THE FOLLOWING PAGE(S) IS/ARE

OF POOR REPRODUCTIVE QUALITY:

18

LA/LES PAGE(S) SUIVANTES(S) EST/SONT

DE PIÈTRE QUALITÉ DE REPRODUCTION:

18

RECUEIL DES DÉCISIONS DE LA COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

CANADIAN TRANSPORT COMMISSION REPORTS

1981

Arrêtiste/Editor
Joan Archer Cournoyer, LL.L.

J 30425 DATE 07/17/87 TIME 10:54:59 ATS DOCUMENT HA253 101:035 [07/17/87] LINE 00032

COLOPHON HA253 **FRENCH/ENGLISH **

© Minister of Supply and Services Canada 1987

Available in Canada through

Associated Bookstores
and other booksellers

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. TT12-3/1981
ISBN 0-660-53814-8

Canada: $38.75
Other countries: $46.50

Price subject to change without notice.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1987

En vente au Canada par l'entremise des

Librairies associées
et autres libraires

ou par la poste auprès du

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue TT12-3/1981
ISBN 0-660-53814-8

au Canada: $38.75
à l'étranger: $46.50

Prix sujet à changement sans préavis.

1981

MEMBRES DE LA COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS – MEMBERS OF THE CANADIAN TRANSPORT COMMISSION

Président – President

Hon. E.J. Benson, C.P./P.C.

Vice-président – Vice-President

Guy Roberge, c.r./Q.C. - J.T. Gray, c.r./Q.C.

Vice-président (Recherche) – Vice-President (Research)

Yves Dubé

Commissaires – Commissioners

M.D. Armstrong
R.A. Azzie
J.-L. Bourret
J.A.L.G. Drainville
J.T. Gray, c.r./Q.C.
D.H. Jones, c.r./Q.C.
E.H. LaBorde
P. Langlois
J.A.D. Magee
R.M. March
J.M. McDonough
R.J. Orange
J.B.G. Thomson
A.-M. Trahan, c.r./Q.C.
J.F. Walter
B.R. Wolfe

Comités	Présidents/Chairmen	Committees
Transports aériens	M.D. Armstrong	Air Transport
Transports de denrées par pipe-line	J.B.G. Thomson - D.H. Jones, c.r./Q.C. (par interim/Acting)	Commodity Pipeline Transport
Politique en matière de transport international	J.M. McDonough	International Transport Policy
Transports par chemin de fer	J.T. Gray, c.r./Q.C.	Railway Transport
Transports par eau	D.H. Jones, c.r./Q.C.	Water Transport
Transports par véhicule à moteur	J.A.D. Magee	Motor Vehicle Transport
Révision	G. Roberge, c.r./Q.C.	Review

Secrétaire de la Commission – Commission Secretary

D.W. Foley

La Commission canadienne des transports désire remercier le
Conseil canadien de la documentation juridique, et plus particulièrement
Madame Joan Archer Cournoyer, arrêtiste, pour la préparation
de ce recueil.

The Canadian Transport Commission wishes to express its appreciation to the
Canadian Law Information Council, and especially to Mrs. Joan Archer
Cournoyer, Editor, for the preparation of these materials.

SOMMAIRE

	Page
Page titre	i
Liste des commissaires	iii
Table des décisions et ordonnances	vii
Table de la jurisprudence citée	xi
Table des décisions et ordonnances citées	xi
Table des lois citées	xv
Table des règlements cités	xxiii
Table des règles citées	xxiii
Table de la doctrine citée	xxiii
Index	381

CONTENTS

	Page
Title page	i
List of Commissioners	iii
Table of Decisions and Orders	ix
Table of Cases referred to	xiii
Table of Decisions and Orders referred to	xiii
Table of Statutes referred to	xix
Table of Regulations referred to	xxiii
Table of Rules referred to	xxiii
Table of Authorities referred to	xxiii
Index	383

TABLE DES DÉCISIONS ET ORDONNANCES

Page

A

Arctic Grain Ltd., Re 363

C

CN (suppression de services routiers intraprovinciaux), Re 77

CP Rail (suppression d'un service de trains de voyageurs), Re 205

F

Fraternité canadienne des cheminots et al., Re 45

M

Mississauga, Re 269

S

Southern Frontier Air Transport Ltd. et al., Re 3

Speedway Express Ltd., Re 61

T

Terminus de Montréal Est, Re 347

V

VIA Rail (tarif voyayeurs minimal), Re 249

Ville d'Amos, Re 170

TABLE OF DECISIONS AND ORDERS

Page

A

Arctic Grain Ltd., Re 363

C

Canadian Brotherhood of Railway Transport Workers et al., Re 45

CN (Abandonment of Intraprovincial Highway Operations), Re 77

CP Rail (Discontinuance of a Passenger - Train Service), Re 205

M

Mississauga, Re 269

Montreal East Terminals, Re 347

S

Southern Frontier Air Transport Ltd. et al., Re 3

Speedway Express Ltd., Re 61

T

Town of Amos, Re 170

V

VIA Rail (Minimum Passenger Fare), Re 249

TABLE DE LA JURISPRUDENCE CITÉE

	Page
Northwest Line Elevators Association et al. c. CPR et al., (1959) C.R.T.C.	363

TABLE DES DÉCISIONS ET ORDONNANCES CITÉES

DÉCISIONS

	Page
Décision du C.T.A. no 6060, datée du 1 février 1980.	3
Décision du C.T.A. no 6511, datée du 4 août 1981.	3
Décision du C.R. no 1980-08, datée du 30 décembre 1980.	3
Décision du C.T.C.F., datée du 2 janvier 1981.	347
Décision du C.T.C.F., datée du 30 juin 1981.	363
Décision de la Régie des transports no QCR-02240, datée du 7 mars 1978.	61

ORDONNANCES

Arrêté de la Commission canadienne du blé no 7191.	363
Décret du Conseil C.P. no 1959-569, daté du 7 mai 1959.	363
Décret du Conseil DORS 78-286, daté du 23 mars 1978.	249
Décret du Conseil C.P. 1979-998, daté du 27 mars 1979.	170
Décret du Conseil C.P. 1981-999, daté du 9 avril 1981.	170
Ordonnance du C.T.A. no 1979-A-666, datée du 15 octobre 1979.	3
Ordonnance du C.T.A. no 1981-A-181, datée du 13 avril 1981.	3
Ordonnance du C.T.C.F. no R-6313, datée du 5 août 1969.	77
Ordonnance du C.T.C.F. no R-6751, datée du 19 septembre 1969.	205
Ordonnance du C.T.C.F. no R-11829, datée du 31 mai 1971.	205
Ordonnance du C.T.C.F. no R-22884, datée du 26 mai 1976.	77
Ordonnance du C.T.C.F. no R-22893, datée du 31 mai 1976.	205
Ordonnance du C.T.C.F. no R-25772, datée du 10 novembre 1977.	77
Ordonnance du C.T.C.F. no R-26520, datée du 8 mars 1978.	205
Ordonnance du C.T.C.F. no R-30031, datée du 27 novembre 1979.	269
Ordonnance du C.T.C.F. no R-31067, datée du 30 juin 1980.	249
Ordonnance du C.T.C.F. no R-31300, datée du 14 août 1980.	205
Ordonnance du C.T.C.F. no R-31781, datée du 23 janvier 1981.	269
Ordonnance du C.T.C.F. no R-32284, datée du 28 mai 1981.	269
Ordonnance générale de la C.C.T. no 201, datée du 1 août 1917.	363
Ordonnance générale de la C.C.T. no 94426, datée du 27 mai 1958.	363
Ordonnance générale de la C.C.T. no 94888, datée du 14 juillet 1958.	363
Ordonnance générale de la C.C.T. no 97881, datée du 12 mai 1959.	363
Ordonnance générale de la C.C.T. no 1979-1, datée du 22 janvier 1979.	269

TABLE OF CASES REFERRED TO

	Page
Northwest Line Elevators Association et al. v. C.P.R. et al., (1959) C.R.T.C. 241	363

TABLE OF DECISIONS AND ORDERS REFERRED TO

	Page
DECISIONS	
A.T.C. Decision No. 6060, dated February 1, 1980.	3
A.T.C. Decision No. 6511, dated August 4, 1981.	3
R.C. Decision No. 1980-08, dated December 30, 1980.	3
R.T.C. Decision, dated January 2, 1981.	347
R.T.C. Decision, dated June 30, 1981.	363
Régie des transports Decision No. QCR-02240, dated March 7, 1978.	61
ORDERS	
Order in Council P.C. 1959-569, dated May 7, 1959.	363
Order in Council SOR 78-286, dated March 23, 1978.	249
Order in Council P.C. 1979-998, dated March 27, 1979.	170
Order in Council P.C. 1981-999, dated April 9, 1981.	170
A.T.C. Order No. 1979-A-666, dated October 15, 1979.	3
A.T.C. Order No. 1981-A-181, dated April 13, 1981.	3
Canadian Grain Commission Order 7191.	363
R.T.C. Order No. R-6313, dated August 5, 1969.	77
R.T.C. Order No. R-6751, dated September 19, 1969.	205
R.T.C. Order No. R-11829, dated May 31, 1971.	205
R.T.C. Order No. R-22884, dated May 26, 1976.	77
R.T.C. Order No. R-22893, dated May 31, 1976.	205
R.T.C. Order No. R-25772, dated November 10, 1977.	77
R.T.C. Order No. R-26520, dated March 8, 1978.	205
R.T.C. Order No. R-30031, dated November 27, 1979.	269
R.T.C. Order No. R-31067, dated June 30, 1980.	249
R.T.C. Order No. R-31300, dated August 14, 1980.	205
R.T.C. Order No. R-31781, dated January 23, 1981.	269
R.T.C. Order No. R-32284, dated May 28, 1981.	269
C.T.C. General Order No. 201, dated August 1, 1917.	363
C.T.C. Order No. 94426, dated May 27, 1958.	363
C.T.C. Order No. 94888, dated July 14, 1958.	363
C.T.C. Order No. 97881, dated May 12, 1959.	363
C.T.C. General Order No. 1979-1, dated January 22, 1979.	269

TABLE DES LOIS CITÉES

Page

Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867, 30-31 Vict., chap. 3,
art. 92(10)a) 77

Code de procédure civile du Québec,
art. 453 61

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2,
art. 2 77
art. 2(1) 347
art. 53(1) 363
art. 226 269
art. 260 205
art. 261 205
art. 262 45, 77
art. 265 347
art. 265(1) 347
art. 265(7) 347
art. 275 363
art. 275(4) 363
art. 276 45, 77
art. 277 45, 77
art. 279 77
art. 280 249
art. 281 249
art. 285 347

Loi sur les Chemins de fer Nationaux du Canada, 1955 (Can.), chap. 31,
art. 27 45
art. 39(1) 77
art. 40 77

Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer, 1974 (Can.), chap. 12,
art. 3(1) 170
art. 3(2) 170
art. 3(5)a) 170
art. 3(5)b) 170
art. 4 170
art. 5(1)a)(i) 170
art. 5(1)a)(ii) 170
art. 5(1)b) 170
art. 5(1)c) 170
art. 5(1)d) 170
art. 5(2) 170
art. 6 170
art. 10 170

art. 11(3) 170
art. 12 170
art. 13 170
art. 14 170
art. 20 170
Partie I et Partie III
en général 170
Annexe, 170
art. 1 170
art. 2 170
art. 3 170
art. 3a) 170

Loi des enquêtes sur les coalitions, S.R.C. 1970, chap. C-23,
en général 77

Loi sur les grains du Canada, 1970-71 (Can.), chap. 7,
art. 2 363
art. 2(16) 363
art. 16 363
art. 16a) 363
art. 16c) 363

Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17,
en général 347
art. 3 269
art. 3c) 77
art. 4 77
art. 4e) 77
art. 19 61
art. 21 77
art. 23 77, 249
art. 23(3)a) 77
art. 23(3)b) 77
art. 27 3, 45
art. 36 45, 77
art. 37 à 42 77
art. 45 77
art. 48 77
art. 167 61

Loi portant affectation de crédits no 1, 1977 (Can.), crédit 52D. 249

Loi sur les poursuites sommaires, S.R.Q. 1964, chap. 35,
art. 12 61

Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique,
S.R.C. 1970, chap. A-18 61

Loi sur le transport par véhicule à moteur, S.R.C. 1970, chap. M-14, art. 5 45, 77

Loi sur les véhicules, Saskatchewan, en général 77

TABLE OF STATUTES REFERRED TO

	Page
Appropriation Act No. 1, 1977 (Can.), Vote 52D.	249
Atlantic Region Freight Assistance Act, R.S.C. 1970, c. A-18.	61
British North America Act, 1867, 30-31 Vict., c. 3,	
s. 92(10)(a)	77
Canada Grain Act, 1970-71 (Can.), c. 7,	
s. 2	363
s. 2(16)	363
s. 16	363
s. 16(a)	363
s. 16(c)	363
Canadian National Railways Act, 1955 (Can.), c. 31,	
s. 27	45
s. 39(1)	77
s. 40	77
Combines Act, R.S.C. 1970, c. C-23,	
in general	77
Motor Vehicle Transport Act, R.S.C. 1970, c. M-14,	
s. 5	45, 77
National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17,	
in general	347
s. 3	269
s. 3(c)	77
s. 4	77
s. 4(e)	77
s. 19	61
s. 21	77
s. 23	77, 249
s. 23(3)(a)	77
s. 23(3)(b)	77
s. 27	3, 45
s. 36	45, 77
ss. 37 to 42	77
s. 45	77
s. 48	77
s. 167	61

Quebec Code of Civil Procedure,
s. 453 61

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2,
s. 2 77
s. 2(1) 347
s. 53(1) 363
s. 226 269
s. 260 205
s. 261 205
s. 262 45, 77
s. 265 347
s. 265(1) 347
s. 265(7) 347
s. 275 363
s. 275(4) 363
s. 276 45, 77
s. 277 45, 77
s. 279 77
s. 280 249
s. 281 249
s. 285 347

Railway Relocation and Crossing Act, 1974 (Can.), c. 12,
s. 3(1) 170
s. 3(2) 170
s. 3(5)(a) 170
s. 3(5)(b) 170
s. 4 170
s. 5(1)(a)(i) 170
s. 5(1)(a)(ii) 170
s. 5(1)(b) 170
s. 5(1)(c) 170
s. 5(1)(d) 170
s. 5(2) 170
s. 6 170
s. 10 170
s. 11(3) 170
s. 12 170
s. 13 170
s. 14 170
s. 20 170
Part I and Part III
in general 170
Schedule, 170
s. 1 170
s. 2 170

s. 3 170
s. 3(a) 170

Summary Convictions Act, R.S.Q. 1964, c. 35,
s. 12 61

Vehicle Act, Saskatchewan,
in general 77

TABLE DES RÈGLEMENTS CITÉS

	Page
Arrêté sur les classes de grains défectueuses et les classes de criblures, C.R.C. 1978, Vol. IX, chap. 890.	363
Règlement sur les subventions sélectives dans la Région atlantique, C.R.C. 1978, chap. 359, 360.	61
Règlement sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, C.R.C. 1978, chap. 359,	
art. 6	61
art. 7	61
Règlement sur les taxes de mise en place, C.R.C. 1978, Vol. 1, chap. 73.	3
Règlement régissant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, 1974 (Can.).	269
Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. 1978, Vol. 1, chap. 3,	
art. 20(1)	3
art. 21	3
art. 22	3

TABLE OF REGULATIONS REFERRED TO

	Page
Off Grades of Grains and Grades of Screenings Order, C.R.C. 1978, Vol. IX, c. 890.	363
Atlantic Region Selective Assistance Assistance Regulations, C.R.C. 1978, c. 359, 360.	61
Atlantic Region Freight Assistance Regulations, C.R.C. 1978, c. 359,	
s. 6	61
s. 7	61
Positioning Charges Regulations, C.R.C. 1978, Vol. 1, c. 73.	3
Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail, 1974 (Can.).	269
Air Carrier Regulations, C.R.C. 1978, Vol. 1, c. 3,	
s. 20(1)	3
s. 21	3
s. 22	3

TABLE DES RÈGLES CITÉES

	Page
Règles générales de la Commission canadienne des transports, C.R.C. 1978, chap. 1142,	
règle 9	61
règle 355	347

RULES REFERRED TO

	Page
Canadian Transport Commission General Rules, C.R.C. 1978, C. 1142,	
Rule 9	61
Rule 355	347

TABLE DE LA DOCTRINE CITÉE

	Page
Guide officiel de la classification des grains, 1981.	363

AUTHORITIES REFERRED TO

	Page
The Official Grain Grading Guide, 1981.	363

COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIEN

AIR TRANSPORT COMMITTEE

Relative aux requêtes présentées par:

1. **Southern Frontier Air Transport Ltd. - Requête en autorisation d'exploiter, au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes B, C et D, des services aériens commerciaux réguliers de la classe 2, entre points déterminés, à savoir Calgary, Edmonton (Alberta) et Lloydminster (Saskatchewan).**

2. **Southern Frontier Air Transport Ltd. - Requête en autorisation d'exploiter, au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe C, des services aériens commerciaux réguliers de la classe 2, entre points déterminés, à savoir Calgary, Cold Lake/Grand Centre et Edmonton (Alberta).**

3. **Southern Frontier Air Transport Ltd. - Requête en autorisation d'exploiter, au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe E, en vertu des permis A.T.C. 2812/78(C) et A.T.C. 607/78(CF). Le permis n° A.T.C. 2812/78(C) autorise Southern Frontier Air Transport Ltd. à exploiter, à partir d'une base située à Calgary, des services aériens commerciaux de la classe 4 (affrètement) et de la classe 7 (spécialisé: surveillance aérienne et inspection, reconnaissance et publicité aériennes), offerts au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes A, B, C et D (restreint à l'utilisation d'aéronefs DC-3). Le permis n° A.T.C. 607/78(CF) autorise Frontier Air Transport Ltd. à exploiter, à partir d'une base située à Calgary, des services aériens commerciaux de la classe 9-4 (affrètement international), offerts au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes A, B, C et D (restreint à l'utilisation d'aéronefs DC-3).**

4. **North Cariboo Flying Service Ltd. - Requête en autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Edmonton (Alberta), des services commerciaux aériens de la classe 4 (affrètement), offerts au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe E.**

5. **Northward Airlines Limited (représentée par son syndic de faillite, Touche Ross Ltd.) et Gateway Aviation Ltd., avis**

In the matter of

1. **Southern Frontier Air Transport Ltd. - application for a Class 2 Regular Specific Point commercial air service using fixed wing aircraft in Groups B, C and D, serving the points Calgary and Edmonton, Alberta and Lloydminster, Saskatchewan**

2. **Southern Frontier Air Transport Ltd. - application for a Class 2 Regular Specific Point commercial air service using fixed wing aircraft in Group C, serving the points Calgary, Cold Lake/Grand Centre and Edmonton, Alberta**

3. **Southern Frontier Air Transport Ltd. - application to also operate fixed wing aircraft in Group E under Licence Nos. A.T.C. 2812/78(C) and A.T.C. 607/78(CF). Licence No. A.T.C. 2812/78(C) authorizes Class 4 Charter and Class 7 Specialty (Aerial Control, Aerial Inspection, Reconnaissance and Advertising) commercial air services using fixed wing aircraft in Groups A, B and D (restricted to DC-3 aircraft) from a base at Calgary. Licence No. A.T.C. 607/78(CF) authorizes Class 9-4 International Charter commercial air services using fixed wing aircraft in Groups A, B, C and D (restricted to DC-3 aircraft) from a base at Calgary, Alberta**

4. **North Cariboo Flying Service Ltd. - application for a Class 4 Charter commercial air service using fixed wing aircraft in Group E from a base at Edmonton, Alberta**

5. **Northward Airlines Limited (by its Trustee in Bankruptcy, Touche Ross Ltd.) and Gateway Aviation Ltd. - notice of**

de proposition visant au transfert des services aériens commerciaux autorisés en vertu des permis et décisions qui suivent, de Northward Airlines Limited à Gateway Aviation Ltd.:

- Permis n° A.T.C. 344/48(C) - Services aériens commerciaux de la classe 4 (affrètement) et de la classe 7 (spécialisé: inspection aérienne, reconnaissance et publicité aériennes ainsi que photographie aérienne non technique), offerts au moyen d'aéronefs des groupes C, D (restreint aux aéronefs DC-3) et E (restreint aux aéronefs à hélices), à partir d'une base située à Edmonton (Alberta).

- Permis n° A.T.C. 155/51(CF) - Services aériens commerciaux de la classe 9-4 (affrètement international), offerts au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes C, D (restreint aux aéronefs DC-3) et E (restreint aux aéronefs à hélices), à partir d'une base située à Edmonton (Alberta).

- Permis n° 41/46(C) - Services aériens commerciaux de la classe 4 (affrètement) et de la classe 7 (spécialisé: surveillance aérienne et inspection, reconnaissance et publicité aériennes), au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe E (restreint à deux aéronefs à hélices), à partir d'une base située à Calgary (Alberta).

- Permis n° A.T.C. 323/63(CF) - Services aériens commerciaux de la classe 9-4 (affrètement international), offerts au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe E (restreint à deux aéronefs à hélices), à partir d'une base située à Calgary (Alberta).

- Permis n° A.T.C. 2642/77(NS) - Services aériens commerciaux réguliers de la classe 3, entre points déterminés, à savoir Edmonton, St. Paul, Grand Centre et Bonnyville (Alberta), offerts au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes C et D.

- Permis n° A.T.C. 2309/74(NS) - Services aériens commerciaux réguliers de la classe 2, entre points déterminés, à

proposal for transfer of commercial air services as authorized under the following Licences and Decision, from the former to the latter:

- Licence No. A.T.C. 344/48(C) - a Class 4 Charter and Class 7 Specialty (Aerial Inspection, Reconnaissance and Advertising, and Aerial Photography Restricted to Scenics) commercial air service using aircraft in Groups C, D (restricted to DC-3 aircraft) and E (restricted to propeller-type aircraft), from a base at Edmonton, Alberta;

- Licence No. A.T.C. 155/51(CF) - a Class 9-4 International Charter commercial air service using fixed wing aircraft in Groups C, D (restricted to DC-3 aircraft) and E (restricted to propeller-type aircraft), from a base at Edmonton, Alberta;

- Licence No. A.T.C. 41/46(C) - a Class 4 Charter and Class 7 Specialty (Aerial Control, and Aerial Inspection, Reconnaissance and Advertising) commercial air service using fixed wing aircraft in Group E (restricted to two non-jet aircraft) from a base at Calgary, Alberta;

- Licence No. A.T.C. 323/63(CF) - a Class 9-4 International Charter commercial air service using fixed wing aircraft in Group E (restricted to two non-jet aircraft) from a base at Calgary, Alberta;

- Licence No. A.T.C. 2642/77(NS) - a Class 3 Specific Point commercial air service serving the points Edmonton, St. Paul, Grand Centre and Bonnyville, Alberta, using fixed wing aircraft in Groups C and D;

- Licence No. A.T.C. 2309/74(NS) - a Class 2 Regular Specific Point commercial air service serving the points Edmonton,

savoir Edmonton, Slave Lake, Peace River et Rainbow Lake, offerts au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes C, D (restreint aux aéronefs DC-3) et E (restreint à deux aéronefs à hélice).

- Permis n° A.T.C. 1880/69(NS) - Services aériens commerciaux réguliers de la classe 3, entre points déterminés, à savoir Edmonton, Slave Lake, High Prairie, Peace River, Rainbow Lake, Lac La Biche et Fort McMurray (Alberta), offerts au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes C et D (restreint aux aéronefs DC-3).

- Permis n° A.T.C. 2930/79(NS) - Services aériens commerciaux réguliers de la classe 3, entre points déterminés, à savoir Edmonton, Calgary (Alberta) et Lloydminster (Saskatchewan), offerts au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes C et D.

- Permis n° A.T.C. 2633/77(NS) - Services aériens commerciaux réguliers de la classe 2, entre points déterminés, à savoir Edmonton, Edson, Hinton (Alberta), et Vancouver (Colombie-Britannique), offerts au moyen d'aéronefs des groupes C et E (restreint à deux aéronefs à hélices).

- Décision n° 6060 du 1er février 1980, accédant à la requête en autorisation de Gateway Aviation Ltd. (jadis Northward Airlines Ltd.) en vue de l'exploitation de services aériens commerciaux réguliers de la classe 2, entre points déterminés, à savoir Edmonton et Cold Lake/Grand Centre (Alberta), offerts au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe E.

6. Gateway Aviation Ltd. et Time Air Ltd. - Avis d'un transfert proposé de toutes les actions de Gateway Aviation Ltd. à Time Air Ltd. Ce transfert entraînerait un changement de direction et la fusion subséquente de Gateway Aviation Ltd. et de Time Air Ltd. Ce transfert n'aura lieu que si le Comité des transports aériens ne rejette pas le transfert des services aériens commerciaux autorisés en vertu des permis n° A.T.C. 344/48(C),

Slave Lake, Peace River and Rainbow Lake using aircraft in Groups C, D (restricted to DC-3 aircraft) and E (restricted to two non-jet aircraft);

- Licence No. A.T.C. 1880/69(NS) - a Class 3 Specific Point commercial air service serving the points Edmonton, Slave Lake, High Prairie, Peace River, Rainbow Lake, Lac La Biche and Fort McMurray, Alberta, using fixed wing aircraft in Groups C and D (restricted to DC-3 aircraft);

- Licence No. A.T.C. 2930/79(NS) - a Class 3 Specific Point commercial air service serving the points Edmonton and Calgary, Alberta and Lloydminster, Saskatchewan, using fixed wing aircraft in Groups C and D;

- Licence No. A.T.C. 2633/77(NS) - a Class 2 Regular Specific Point commercial air service serving the points Edmonton, Edson and Hinton, Alberta, and Vancouver, British Columbia, using fixed wing aircraft in Groups C and E (restricted to two non-jet aircraft);

- Decision No. 6060, dated February 1, 1980, which approved an application by Gateway Aviation Ltd. (later of Northward Airlines Ltd.) for authority to operate a Class 2 Regular Specific Point commercial air service serving the points Edmonton and Cold Lake/Grand Centre, Alberta, using fixed wing aircraft in Group E.

6. Gateway Aviation Ltd. and Time Air Ltd. - Notice of a proposed transfer of all issued shares of Gateway Aviation Ltd. to Time Air Ltd. which would result in a change of control, and a subsequent amalgamation of Gateway Aviation Ltd. with Time Air Ltd. This proposal is conditional upon the Air Transport Committee not disallowing the transfer of commercial air services authorized under Licence Nos. A.T.C. 344/48(C),

A.T.C. 155/51(CF), A.T.C. 41/46(C), A.T.C. 323/63(CF), A.T.C. 2633/77(NS), A.T.C. 2642/77(NS), A.T.C. 2309/74(NS), A.T.C. 1880/69(NS), A.T.C. 2930/79(NS) et de la décision n° 6060 du 1er février 1980, de Northward Airlines Ltd. à Gateway Aviation Ltd.

7. Un examen de la partie de la décision n° 6060 accédant à la requête de Gateway Aviation Ltd., devenue Northway Airlines Ltd.

Répertorié: Re Southern Frontier Air Transport Ltd. et al.

Comité des transports aériens: M.D. Armstrong (président), J.M. McDonough et G. Drainville.

Décision n°: 6580
Date de la décision: le 22 octobre 1981
Dossiers n°s: 2-S683-5;
2-S683-6;
2-S683-1A(324/80);
2-S683-2A(324/80);
2-N85-7;
2 N184 30A/31A/32A/33A/35A/36A/37A/38A/39A;
2-T210-3A(309/80)(AOL);
2-G133-30;

Transport aérien - Services commerciaux entre points déterminés - Commodité et nécessité présentes et futures du public - Proposition de transfert - Enquête pour déterminer si les acquisitions proposées restreindront indûment la concurrence ou porteront autrement préjudice à l'intérêt public - Fusion.

Southern Frontier et North Cariboo

Les différentes requêtes présentées par Southern Frontier et North Cariboo visent à obtenir l'autorisation d'exploiter des services aériens commerciaux entre points déterminés. Les requérantes ayant démontré la commodité et la nécessité présentes et futures du public, le Comité adhère à leur demande. Toutefois, les permis délivrés seront assujettis à certaines conditions.

Northward/Gateway/Time Air

En ce qui a trait aux requêtes concernant l'avis de proposition du transfert des services aériens commerciaux de Northward à Gateway et de celui de

A.T.C. 155/51(CF), A.T.C. 41/46(C), A.T.C. 323/63(CF), A.T.C. 2633/77(NS), A.T.C. 2642/77(NS), A.T.C. 2309/74(NS), A.T.C. 1880/69(NS), A.T.C. 2930/79(NS), and A.T.C. Decision No. 6060 dated February 1, 1980; from Northward Airlines Ltd. to Gateway Aviation Ltd.

7. A review of that portion of Decision No. 6060 which granted the application of Gateway Aviation Ltd. (now Northward Airlines Ltd.)

Indexed as: Re Southern Frontier Air Transport Ltd. et al.

Railway Transport Committee: M.D. Armstrong (Chairman), J.M. McDonough and G. Drainville.

Decision No.: 6580
Date of Decision: October 22, 1981
File Nos.: 2-S683-5;
2-S683-6;
2-S683-1A(324/80);
2-S683-2A(324/80);
2-N85-7;
2-N184-30A/31A/32A/33A/35A/36A/37A/38A/39A;
2-T210-3A(309/80)(AOL);
2-G133-30;

Air transport - Specific point commercial services - Present and future public convenience and necessity - Proposal for transfer - Inquiry to determine whether the proposed acquisitions will unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public - Merger.

Southern Frontier and North Cariboo

Southern Frontier and North Cariboo requested the authority to provide specific point commercial air services. The applicants have demonstrated that the said services are and will be required by the present and future public convenience and necessity. Therefore, the Committee grants the application. However, the licences to be issued shall be subject to certain conditions.

Northward/Gateway/Time Air

With respect to the applications pertaining to the notice of proposal for transfer of commercial air services from Northward to Gateway and the one

toutes les actions de Gateway à Time Air, le Comité doit d'abord décider si elles répondent aux critères énoncés à l'article 27 de la Loi nationale sur les transports *et aux articles 21 et 22 du* Règlement sur les transporteurs aériens. *Le Comité ne peut pas agréer aux demandes s'il est convaincu qu'elles restreindraient indûment la concurrence ou porteraient autrement préjudice à l'intérêt public.*

Le Comité conclut que les transferts proposés ne restreindraient pas indûment la concurrence. Bien qu'elle augmenterait sur certaines lignes, elle s'avérerait inexistante sur d'autres.

De plus, le Comité déclare que le rejet du transfert proposé de Northward à Gateway dépendrait du désir d'exploitation des services par Time Air. En vertu de la décision n° 6511, *la délivrance d'un permis d'exploitation d'un service aérien commercial repose sur la commodité et la nécessité du public. Le Comité peut alors rejeter le transfert proposé au motif qu'il porterait préjudice à l'intérêt public si le cessionnaire n'a pas l'intention d'exploiter les services. Par conséquent, le Comité conclut que tout transfert de services que Time Air ne se propose pas d'exploiter doit être désapprouvé. En outre, le Comité est d'avis que la commodité et la nécessité du public justifient la modification de tout permis actuel contenant des clauses limitatives quant au nombre d'aéronefs à être employés, si elles risquent de frustrer plutôt que de servir le public.*

En ce qui concerne la demande du transfert des actions de Gateway à Time Air et la fusion de ces deux transporteurs, le Comité y consent car ils ne préjudicient pas à l'intérêt public. Le terme "public" s'adresse au public en tant qu'utilisateur des services de transport et n'inclut pas les intérêts privés du syndic.

Eu égard à l'examen d'une partie de la décision n° 6060 *accédant à la demande de Gateway, le Comité est d'avis de la rescinder. De nouvelles circonstances existent; la commodité et la nécessité du public le justifient.*

Avant d'agréer auxdites requêtes, le Comité a tenu compte de la viabilité des services proposés et de l'effet des pertes pécunières encourues sur

concerning the transfer of all issued shares of Gateway to Time Air, the Committee must first decide if they comply with Section 27 of the National Transportation Act *and Sections 21 and 22 of the* Air Carrier Regulations. *The Committee may disallow the applications if it believes that they will unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest.*

The Committee considers that the proposed transfers will not unduly restrict competition. In certain markets competition will increase while in other markets it will be non-existent.

Furthermore, the Committee is of the opinion that the proposed transfer from Northward to Gateway relies on Time Air's intention to operate the said services. Pursuant to Decision No. 6511, *the issuance of a licence to operate a commercial air service depends on the service being required by the public convenience and necessity. If Time Air does not propose to utilize the said services, the Committee may therefore disallow the proposed transfer which will be prejudicial to the public interest. Consequently the Committee concludes that the transfer of those licence authorities which Time Air does not propose to utilize should be disallowed. Moreover the Committee is of the opinion that public convenience and necessity justify amending licences containing restrictions pursuant to the type and or number of aircraft to be used, if these restraints frustrate rather than serve the public interest.*

With respect to the proposed transfer of all issued shares of Gateway to Time Air and the resulting change of control, the Committee is convinced that the proposed transactions are not prejudicial to the public interest. The word "public" refers to the users of the transportation services and therefore does not apply to the private interest of Northward's creditors.

As for the review of that portion of Decision No. 6060 *which granted the application of Gateway, the Committee agrees to rescind it. Circumstances have changed; the public convenience and necessity justify it.*

Before granting the application the Committee has taken into consideration the viability of the proposed services and the impact of losses on

Time Air. Cette dernière devra donc rétablir un niveau de capitalisation rentable.

Décisions et ordonnances citées

Décision du C.R. n° 1980-08, datée du 30 décembre 1980.
Décision du C.T.A. n° 6060, datée du 1 février 1980.
Décision du C.T.A. n° 6511, datée du 4 août 1981.
Ordonnance du C.T.A. n° 1979-A-666, datée du 15 octobre 1979.
Ordonnance du C.T.A. n° 1981-A-181, datée du 13 avril 1981.

Lois citées

Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, art. 27.

Règlements cités

Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. 1978, Vol. 1, chap. 3, art. 20(1), 21, 22.
Règlement sur les taxes de mise en place, C.R.C. 1978, Vol. 1, chap. 73.

Time Air. The said applicant should, therefore, correct its capital imbalance.

Decisions and Orders referred to

R.C. Decision No. 1980-08, dated December 30, 1980.
A.T.C. Decision No. 6060, dated February 1, 1980.
A.T.C. Decision No. 6511, dated August 4, 1981.

A.T.C. Order No. 1979-A-666, dated October 15, 1979.
A.T.C. Order No. 1981-A-181, dated April 13, 1981.

Statutes referred to

National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, s. 27.

Regulations referred to

Air Carrier Regulations, C.R.C. 1978, Vol. 1, c. 3, ss. 20(1), 21, 22.
Positioning Charges Regulations, C.R.C. 1978, Vol. 1, c. 73.

TABLE DES MATIÈRES

		Page
I.	Le cas de Southern Frontier au rôle n° 4999	10
II.	Le cas de Southern Frontier au rôle n° 5329	13
III.	Le cas de Southern Frontier au rôle n° 5170	17
IV.	Le cas de North Cariboo au rôle n° 5077	19
V.	Le cas de Northward/Gateway/ Time Air aux rôles n°s 5124 et 5125 et la requête en révision de la décision n° 6060 du C.T.A.	21

TABLE OF CONTENTS

		Page
I.	The Case of Southern Frontier Under Docket No. 4999	10
II.	The Case of Southern Frontier Under Docket No. 5329	13
III.	The Case of Southern Frontier Under Docket No. 5170	17
IV.	The Case of North Caribou Under Docket No. 5077	19
V.	The Case of Northward/ Gateway/Time Air Under Docket Nos. 5124 and 5125 and the Review of A.T.C. Decision 6060	21

DÉCISION

Audience tenue à Edmonton (Alberta), les 22, 23 et 24 juin 1981.

I. Le cas de Southern Frontier au rôle n° 4999

Southern Frontier Air Transport Ltd., ci-après appelée Southern Frontier, a demandé l'autorisation d'exploiter, au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes B, C et D, un service aérien commercial régulier de la classe 2, entre points déterminés, à savoir Calgary, Edmonton (Alberta) et Lloydminster (Saskatchewan).

M. Glen Pickard, directeur général de Southern Frontier, a témoigné que celle-ci offrait le service proposé depuis avril 1980 en vertu d'une autorisation temporaire. (Cette autorisation temporaire a été accordée par le Comité à la suite de la faillite de Northward Airlines Ltd., ci-après appelée Northward).

M. Pickard a fait remarquer aux commissaires que Southern Frontier, en vertu de cette autorisation temporaire, avait offert un service aérien commercial entre Calgary et Lloydminster et entre Edmonton et Lloydminster. À l'origine, le service aérien entre Calgary et Lloydminster était offert à raison de trois vols aller-retour par semaine. Le nombre de ces vols a par la suite été porté à huit, offerts du lundi au vendredi. Les vols aller-retour entre Edmonton et Lloydminster ont lieu une fois par semaine.

Southern Frontier étudie présentement la faisabilité d'offrir un service aérien de fin de semaine aux passagers de Lloydminster qui doivent faire la correspondance avec des vols internationaux, transcontinentaux et régionaux à Edmonton et à Calgary. Southern Frontier a aussi fait valoir qu'un nombre plus élevé de services aériens commerciaux entre Edmonton et Lloydminster sera nécessaire à partir du moment où l'on donnera le feu vert au projet de construction d'une usine d'huile lourde de Lloydminster.

En plus d'augmenter le nombre de vols offerts, Southern Frontier a opté pour des aéronefs plus gros. À l'origine, elle offrait les services aériens au moyen d'appareils Cessna 402 d'une capacité de huit passagers. Bien qu'elle

DECISION

Heard in Edmonton, Alberta, June 22, 23 and 24, 1981.

I. The Case of Southern Frontier Under Docket No. 4999

Under this Docket Southern Frontier Air Transport Ltd., hereafter Southern Frontier, has applied for authority to provide a Class 2 Regular Specific Point commercial air service, using fixed wing aircraft in Groups B, C and D, and serving the points Calgary and Edmonton, Alberta and Lloydminster, Saskatchewan.

Mr. Glen Pickard, General Manager of Southern Frontier, testified that southern Frontier has operated the proposed service under temporary authority since April 1980. (This temporary authority was granted by the Committee following the bankruptcy of Northward Airlines Ltd., hereafter Northward).

Mr. Pickard advised the Panel that under this temporary authority Southern Frontier has provided direct service between Calgary and Lloydminster and between Edmonton and Lloydminster. The frequency of service between Calgary and Lloydminster was initially three return flights per week. This frequency has been increased to eight flights per week, operated Monday through Friday. Service between Edmonton and Lloydminster is provided once per week.

At the present time Southern Frontier is assessing the feasibility of providing weekend service to cater to those Lloydminster passengers who require a service to connect with the international, transcontinental and regional services in Edmonton and Calgary. Southern Frontier also submitted that an increase in the frequency of service between Edmonton and Lloydminster will be required whenever a decision is made to proceed with construction of the heavy oil plant in Lloydminster.

In addition to increasing the frequency of service Southern Frontier has increased the gauge of aircraft operated on the route. Initially the service was provided with eight passenger Cessna 402 aircraft. While these aircraft are

utilise encore régulièrement ces appareils pour desservir les villes visées, Southern Frontier s'est aussi trouvée dans l'obligation d'avoir recours à des appareils de type Beech 99, d'une capacité de 15 places, Twin Otter, d'une capacité de 19 sièges et DC-3 d'une capacité de 28 passagers, pour répondre à la demande de pointe. Southern Frontier estime que le Twin Otter deviendra le principal aéronef utilisé sur le trajet proposé.

still utilized on these routes on a regular basis, Southern Frontier has also found it necessary to use fifteen seat Beech 99 aircraft, nineteen seat Twin Otter aircraft and twenty-eight seat DC-3 aircraft to satisfy peak demands. Southern Frontier anticipated that the Twin Otter aircraft will become the primary aircraft type used on the proposed service.

M. Pickard a indiqué que la plus grande partie de la demande du service aérien commercial proposé provenait de l'industrie pétrolière. Il a estimé que les travailleurs de ce secteur représentaient présentement de 85 à 90% des passagers transportés en vertu de l'autorisation temporaire. Se fondant sur des études récentes, M. Pickard s'est dit confiant qu'il serait possible d'attirer des passagers en provenance ou à destination de points se trouvant au-delà de Calgary et d'Edmonton.

Mr. Pickard testified that the major demand for the proposed service is related to the petroleum industry, estimating that the petroleum industry now accounts for 85 to 90 percent of the traffic that is being carried on the temporary service. He expressed confidence, on the basis of recent studies, that it should be possible to attract some connecting traffic destined for or originating at points beyond Calgary and Edmonton.

Pour appuyer sa requête en autorisation, Southern Frontier a fait appel aux témoins suivants représentant des groupes d'intérêt public: S. Hill, M.G. Magnusson, D. English, B. Newman, W. Purves et H. Holt. De façon générale, ceux-ci se sont portés garants de l'excellence des services présentement offerts et se sont dits convaincus du besoin de la permanence de ces services. Ils ont aussi attiré l'attention des commissaires sur le fort potentiel de croissance de Lloydminster, sur le fait qu'il faillait mettre de deux heures et demie à trois heures pour faire le trajet Edmonton-Lloydminster en auto et de cinq à six heures pour le trajet Calgary-Lloydminster, toujours par route et à condition qu'il ne fasse pas tempête et enfin sur le fait que les entrepreneurs considéraient qu'il leur coûtait souvent moins cher de déplacer leurs ouvriers par voie des airs étant donné que ces derniers sont habituellement rémunérés pour leurs heures de déplacement.

In support of its application Southern Frontier called the following public interest witnesses: S. Hill, M.G. Magnusson, D. English, B. Newman, W. Purves and H. Holt. In general these witnesses testified to the excellent quality of the existing service and the need for a permanent service. They also drew the Panel's attention to the strong growth potential of Lloydminster; to the fact that a trip by car between Edmonton and Lloydminster takes 2 1/2 - 3 hours and between Calgary and Lloydminster it take 5 - 6 hours, if the weather is good; and that contractors often find it cheaper to move their tradesmen by air as they are usually paid from the time of departure to the time of return to the original departure point.

P.W.A. et Time Air Ltd., ci-après appelée Time Air, avaient soumis, avant que ne débutent les audiences, des interventions par lesquelles elle s'opposaient à l'agrément de la requête de Southern Frontier. P.W.A. a demandé qu'on n'accède pas à la requête de

Interventions opposing this application were submitted prior to the hearing by P.W.A. and Time Air Ltd., hereafter Time Air. P.W.A. requested that Southern Frontier be restricted from providing non-stop service between Edmonton and Calgary. Time Air opposed the ap-

Southern Frontier visant à offrir un service aérien commercial sans escale entre Edmonton et Calgary. Time Air s'est opposée à la requête parce que celle-ci visait à offrir un service aérien entre Calgary, Edmonton et Lloydminster. Southern Frontier a répliqué à l'intervention de Time Air.

Lors des audiences publiques, Southern Frontier a dit qu'elle ne s'opposait pas à la requête de P.W.A. visant à l'interdiction de vols sans escale entre Edmonton et Calgary. Southern Frontier a également soumis une lettre d'entente signée par elle et Time Air et dans laquelle cette dernière convenait de ne pas s'opposer à la requête de Southern Frontier et de ne pas chercher à obtenir l'autorisation de desservir Lloydminster.

Décision du Comité

Il s'est dégagé des preuves par la requérante et les témoins représentant des groupes d'intérêt public un besoin d'un type quelconque de service à taux unitaire entre Calgary et Lloydminster et entre Edmonton et Lloydminster. Vu l'abandon de la requête de Time Air visant à la prestation du service proposé, Southern Frontier demeure le seul transporteur qui propose d'offrir ce service à taux de transport unitaire.

Bien que la requête en autorisation de Southern Frontier comporte un service à taux unitaire de la classe 2, nous sommes d'avis que seuls les services qu'elle se propose d'offrir entre Calgary et Lloydminster sont suffisamment réguliers et fréquents pour obtenir un permis de la classe 2. Southern Frontier ne propose qu'un seul vol hebdomadaire entre Edmonton et Lloydminster. Nous pensons qu'un permis de la classe 3 convient davantage à la prestation d'un service tellement limité. Par conséquent, le Comité estime que la commodité et la nécessité présentes et futures du public justifient l'agrément de la requête en autorisation d'exploiter un service aérien commercial régulier de la classe 2, entre points déterminés, à savoir Calgary (Alberta) et Lloydminster (Saskatchewan), offert au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes B, C et D et de la requête en autorisation d'exploiter un service aérien commercial régulier de la classe 3, entre points déterminés, à savoir Edmonton (Alberta) et Lloydminster (Saskatche-

plication on the grounds that it was proposing to provide service between Calgary, Edmonton and Lloydminster. Southern Frontier responded to the intervention of Time Air.

At the public hearing Southern Frontier indicated that it did not object to the imposition of a restriction prohibiting non-stop flights between Edmonton and Calgary, as requested by P.W.A. Southern Frontier also submitted a Letter-of-Understanding between Southern Frontier and Time Air in which Time Air agreed to withdraw its objection to Southern Frontier's application and further agreed not to seek authority to serve Lloydminster.

By the Committee

The evidence adduced by the applicant and the public interest witnesses has established a requirement for some type of unit toll service between Calgary and Lloydminster and between Edmonton and Lloydminster. With Time Air's withdrawal of its proposed service to these points Southern Frontier is the only carrier now proposing to provide this unit toll service.

While Southern Frontier has applied to provide a Class 2 unit toll service we are of the opinion that only between Calgary and Lloydminster is it proposing to provide a service of sufficient regularity and frequency to require a Class 2 licence. Between Edmonton and Lloydminster Southern Frontier is only proposing once weekly service. We believe that such a limited service can be better provided under the authority of a Class 3 licence. Therefore, we are of the opinion that the present and future public convenience and necessity requires the granting of a Class 2 Regular Specific Point commercial air service using fixed wing aircraft in Groups B, C and D to serve the points Calgary, Alberta and Lloydminster, Saskatchewan, and the granting of a Class 3 Specific Point commercial air service using fixed wing aircraft in Groups B, C and D to serve the points Edmonton, Alberta and Lloydminster, Saskatchewan and the said authorities are hereby granted. The licences will issue upon compliance by the applicant with the filing,

wan), offert au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes B, C et D. Les permis seront délivrés dès que la requérante se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles relatives au financement et au dépôt des documents.

Le permis de la classe 2 et le permis de la classe 3 délivrés à Southern Frontier Air Services Ltd. en vertu de la présente décision porteront les conditions énoncées au paragraphe 20(1) du *Règlement sur les transporteurs aériens*, C.R.C. 1978, Vol. 1, chap. 3, de même que la condition supplémentaire suivante:

> Dans son exploitation, la titulaire est limitée à l'utilisation d'aéronefs des groupes B, C et D.

II. Le cas de Southern Frontier au rôle n° 5329

Au rôle n° 5329, Southern Frontier a demandé l'autorisation d'exploiter, au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe C, un service aérien commercial régulier de la classe 2, entre points déterminés, à savoir Calgary, Cold Lake/Grand Centre et Edmonton (Alberta). M. Pickard a indiqué que Southern Frontier proposait d'offrir un tel service six jours par semaine. Les aéronefs feraient le trajet Calgary-Cold Lake-Edmonton tôt le matin et le trajet Edmonton-Cold Lake-Calgary, en fin d'après-midi. M. Pickard a expliqué que cet itinéraire particulier permettra à Southern Frontier de répondre à la demande de l'industrie pétrolière de Calgary relativement à un service aérien quotidien aller-retour depuis Cold Lake ainsi qu'à la demande des hommes d'affaires de Cold Lake en ce qui concerne un service quotidien aller-retour depuis Edmonton.

Le service proposé se fera au moyen d'aéronefs du type Twin Otter. Southern Frontier est d'avis que les passagers accepteront ce type d'appareil parce que des aéronefs de cette capacité ont préalablement desservi Cold Lake, à taux de transport unitaires, et que la plus grande capacité des Twin Otter convient davantage aux itinéraires plus longs que les plus petits appareils de sa flotte aérienne. Bien que Southern Frontier pense que la demande est suffisamment élevée pour soutenir une exploitation viable au moyen d'aéronefs de type Twin Otter,

financial and other requirements of the Committee as applicable.

The Class 2 and Class 3 licences to be issued to Southern Frontier Air Services Ltd. pursuant to this Decision shall, in addition to being subject to the conditions set out in subsection 20(1) of the *Air Carrier Regulations*, C.R.C. 1978, Vol. 1, c. 3, contain the following condition:

> The Licensee is restricted in its operation to the use of aircraft in Groups B, C and D.

II. The Case of Southern Frontier Under Docket No. 5329

Under this Docket Southern Frontier has applied for authority to provide a Class 2 Regular Specific Point commercial air service, using fixed wing aircraft in Group C and serving the points Calgary, Cold Lake/Grand Centre and Edmonton, Alberta. Mr. Pickard testified that Southern Frontier is proposing to provide service to these points six days per week. The aircraft would be routed Calgary - Cold Lake - Edmonton in the early morning and Edmonton - Cold Lake - Calgary in the late afternoon. Mr. Pickard explained that this specific routing will enable Southern Frontier to cater to the demand from the petroleum industry in Calgary for same day return transportation to Cold Lake, as well as the demand from the business community in Cold Lake which requires same day return transportation to Edmonton.

The proposed service is to be provided with Twin Otter aircraft. Southern Frontier believes that this aircraft will meet with passenger acceptance because this size of aircraft has previously been operated into Cold Lake on unit toll service, and its greater capacity is more suited to the longer stage length than are the smaller aircraft in Southern Frontier's fleet. While Southern Frontier believes that the demand is sufficient to sustain a viable operation with the Twin Otter aircraft it did indicate under cross-examination that it is prepared to operate small-

elle a néanmoins fait remarquer, lors de l'interrogation contradictoire, qu'elle était disposée à exploiter de plus petits aéronefs si jamais les Twin Otter s'avéraient de capacité trop grande.

M. Pickard a fait savoir que les prévisions du trafic reposaient sur des enquêtes menées à Calgary et à Cold Lake. Ces prévisions ne tiennent nullement compte du trafic que créera la construction de l'usine proposé d'Esso ni du trafic entre Edmonton et Calgary puisque Southern Frontier ne cherche pas à obtenir des droits de trafic sur ce segment. En vue d'encourager les déplacements à des fins personnelles entre Cold Lake et Edmonton, Southern Frontier offrira des forfaits à tarifs réduits.

Pour appuyer sa requête en autorisation, Southern Frontier a fait appel à plusieurs représentants de groupes d'intérêt public, notamment W. Lovatt, A. Lewis, F. Johnston, J. Bentein et H. Farrell. Ces derniers ont confirmé que les hommes d'affaires de la région de Cold Lake avaient besoin d'un service aérien à destination d'Edmonton tandis que l'industrie pétrolière avait besoin d'un service aérien à destination de Calgary. On a laissé entendre que d'un point de vue économique, le service aérien peut concurrencer le transport terrestre s'il permet à un passager de faire l'aller-retour le même jour, éliminant ainsi les frais de logement et de nourriture. Ces témoins ont indiqué que le service aérien proposé au moyen d'aéronefs du type Twin Otter était suffisant.

Avant que ne débutent les audiences, P.W.A. et Alberta Airlines de même que Time Air/Gateway/Northward Trustee, des dernières conjointement, avaient omis des interventions par lesquelles elles s'opposaient à l'agrément de la requête de Southern Frontier. P.W.A. a demandé qu'on refuse à Southern Frontier le droit d'offrir un service aériens sans escale entre Calgary et Edmonton (Alberta). Alberta Northern Airlines a dit craindre que la délivrance d'un permis de la classe 2 à Southern Frontier et, partant, l'imposition de la protection des routes ne nuisent à ses affrètements. Alberta Northern Airlines a demandé que le Comité ne la soumette plus à la protection des routes ou encore qu'il délivre à la Southern Frontier un permis de la classe 3 plutôt qu'un permis de la classe 2. L'intervention collective de Time Air/Gateway/Northward Trustee reposait sur le fait que Northward était autorisée à exploiter un service

er aircraft on the route if the Twin Otter proves to be too large.

Mr. Pickard stated that the traffic projections are based on surveys conducted in Calgary and Cold Lake. The projections do not incude any of the traffic that will develop when con struction begins on the proposed Esso plant, nor does it include traffic between Edmonton and Calgary since Southern Frontier is not seeking traffic rights on this segment. To encourage discretionary travel between Cold Lake and Edmonton, Southern Frontier will introduce discount fare packages.

In support of this application Southern Frontier called several public interest witnesses: W. Lovatt, Al Lewis, F. Johnston, J. Bentein and H. Farrell. These witnesses confirmed that the business community in the Cold Lake area requires service to Edmonton whereas the petroleum industry requires service to Calgary. It was suggested that from the standpoint of cost, air service can be competitive with ground transport if the air service enables a passenger to make a same day return trip thus eliminating accommodation and meal expenses. These witnesses stated that the proposed service using Twin Otter aircraft is adequate.

Interventions opposing this application were submitted prior to the hearing by P.W.A., Alberta Northern Airlines and jointly by Time Air/Gateway/Northward Trustee. P.W.A. requested that Southern Frontier be prohibited from providing non-stop service between Calgary and Edmonton, Alberta. Alberta Northern Airlines expressed concern that the granting of a Class 2 licence to Southern Frontier would erode the charter traffic of Alberta Northern Airlines through the imposition of route protection. Alberta Northern Airlines requested that the Committee grant Southern Frontier a Class 3 licence, in lieu of a Class 2 licence, or that the Committee grant Alberta Northern Airlines relief from route operation. The joint intervention from Time Air/Gateway/Northward Trustee opposed the application on the grounds that Northward was licenced to provide service between Edmonton and Cold Lake, which service will be

aérien entre Edmonton et Cold Lake, service qu'offrirait Time Air si les transferts proposés étaient rejetés.

Southern Frontier a répondu à l'intervention de Time Air/Gateway/Northward Trustee. Elle a fait valoir que sa flotte aérienne pouvait mieux satisfaire à la demande de Cold Lake.

Ni P.W.A. ni Alberta Northern Airlines n'a présenté des observations aux commissaires au cours des audiences publiques tenues à Edmonton. Southern Frontier a soumis une lettre signée par elle et Time Air. En vertu des termes de cette entente, Time Air s'engageait à ne plus s'opposer aux requêtes de Southern Frontier et à n'offrir un service aérien entre Edmonton et Cold Lake qu'une fois commencés les travaux de l'usine d'huile lourde à Cold Lake.

Décision du Comité

Nous sommes frappés par le service que se propose d'offrir la requérante et qui vise à satisfaire au besoin reconnu d'allers-retours quotidiens entre Calgary et Cold Lake et entre Cold Lake et Edmonton. Nous avons toutefois quelques réserves quant à la viabilité du service proposé au moyen d'aéronefs du type Twin Otter. Ces réserves sont nées des difficultés qu'a déjà éprouvées Gateway Aviation, ci-après appelée Gateway, pour ce qui est de la prestation de services aériens à destination de Cold Lake de même que de l'expérience de la requérante relativement aux services à destination de Lloydminster qu'elle a déjà offerts en vertu d'une autorisation temporaire.

Nous sommes d'avis qu'une requérante se trouvera dans une meilleure position en vue d'assurer un service fiable si, sans qu'il lui faille sacrifier sur le plan de la fréquence des vols, elle dispose également de plus petits appareils qu'elle pourrait utiliser si jamais la demande s'avérait moindre que prévue. Dans le cas qui nous intéresse, la requérante compte dans sa flotte des appareils autres que ceux de type Twin Otter et elle pourrait assurer cette flexibilité

provided by Time Air if the proposed transfers are not disallowed.

Southern Frontier replied to the intervention of Time Air/Gateway/Northward Trustee. Southern Frontier argued that its fleet of aircraft are better suited to adequately satisfy the demand in Cold Lake.

During the public hearing in Edmonton neither P.W.A. nor Alberta Northern Airlines made representations to the Panel. Southern Frontier filed a Letter-of-Understanding between Time Air and Southern Frontier. Under the terms of this letter Time Air was to withdraw its opposition to the applications of Southern Frontier and agreed that it would provide service between Edmonton and Cold Lake only when construction commences on the heavy oil plant in Cold Lake.

By the Committee

We are impressed by the applicant's proposed service pattern which is designed to satisfy the demonstrated requirement for same day return service from Calgary to Cold Lake and from Cold Lake to Edmonton. However, we have some reservations as to the viability of the proposed service using the Twin Otter aircraft. These reservations stem from the earlier difficulties experienced by Gateway Aviation, hereafter Gateway, in providing service to Cold Lake and from the applicant's own experience in providing service, under temporary authority, to Lloydminster.

We are of the opinion that the applicant will be in a better position to maintain a reliable service, without sacrificing frequency of service, if it also has available to it smaller aircraft that could be operated on the route if the projected loads do not materialize. In the applicant's case this flexibility can be achieved without an additional financial burden since it presently has other aircraft types available within its fleet. We therefore believe that it will be in the public

sans avoir à supporter un fardeau financier additionnel. Par conséquent, nous sommes d'avis qu'il est dans l'intérêt du public d'autoriser la requérante à exploiter ces autres aéronefs pour la prestation du service proposé.

Nous remarquons qu'à l'heure actuelle aucun autre transporteur n'offre les services figurant à l'horaire pro forma et que Time Air propose maintenant de n'offrir un service aérien à destination de Cold Lake que lorsque Esso Resources aura entrepris les travaux de construction de son usine d'huile lourde. Ainsi, le service que propose d'offrir Southern Frontier n'aurait pas d'effet indésirable sur un service quelconque présentement offert.

Nous reconnaissons que la requérante ne propose pas d'offrir un service aérien direct entre Calgary et Edmonton et qu'elle ne s'opposerait pas à ce que nous ajoutions à son permis une clause l'interdisant d'effectuer des vols sans escale entre ces deux villes. Nous sommes d'avis qu'une telle clause restrictive s'impose parce que la preuve n'a pas été établie devant nous que les services présentement offerts entre Calgary et Edmonton ne peuvent satisfaire à la demande.

Nous avons examiné les observations des parties intéressées et nous sommes convaincus que la commodité et la nécessité présentes et futures du public justifient l'agrément de la requête en autorisation d'exploiter le service proposé. Par conséquent, le Comité approuve la requête de Southern Frontier en vue d'exploiter, au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe, C, un service aérien commercial régulier de la classe 2, entre point déterminés, à savoir Calgary, Edmonton et Cold Lake/Grand Centre (Alberta). Nous sommes d'avis que la commodité et la nécessité du public exigent que la requérante soit également autorisée à exploiter un service de la classe 2, au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes B et D. La requérante ne pourra exploiter des vols sans escale entre Calgary et Edmonton. Le permis sera délivré dès que la requérante se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles relatives au financement et au dépôt de documents.

Le permis délivré à Southern Frontier Air Services Ltd. en vertu de la présente décision portera les conditions énoncées au paragraphe 20(1) du *Règlement sur les transporteurs aériens*,

interest to permit the applicant to operate these other aircraft on the proposed service.

We note that the services in the pro forma schedule are not being provided at the present time by any other carrier and that Time Air is now proposing to provide service to Cold Lake only when Esso Resources proceeds with the construction of the heavy oil plant. Thus Southern Frontier's proposed service would not have an undesirable impact on any existing services.

We recognize that the applicant is not proposing to provide direct service between Calgary and Edmonton and thus would not object to a restriction on its licence prohibiting non-stop flights between these two points. We are of the opinion that such a restriction is required as there is no evidence before us that the existing services between Calgary and Edmonton are not adequate to satisfy the demand.

We have considered the representations of the parties to this case and we are satisfied that the proposed service is required by the present and future public convenience and necessity. The application by Southern Frontier for a Class 2 Regular Specific Point commercial air service, using fixed wing aircraft in Group C and serving the points Calgary, Edmonton and Cold Lake/Grand Centre, Alberta is hereby approved. On our own motion we are of the opinion that public convenience and necessity requires that the applicant also be granted authority to operate fixed wing aircraft in Groups B and D under this Class 2 service. The applicant is to be prohibited from operating non- stop flights between Calgary and Edmonton. The licence will issue upon compliance by the applicant with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

The licence to be issued to Southern Frontier Air Services Ltd. pursuant to this Decision shall, in addition to being subject to the conditions set out in subsection 20(1) of the *Air Carrier Regu-*

C.R.C. 1978, Vol. 1, chap. 3, de même que les conditions supplémentaires suivantes:

1. Dans son exploitation, la titulaire est limitée à l'utilisation d'aéronefs des groupes B, C et D.

2. La titulaire ne peut exploiter des vols sans escale entre Calgary et Edmonton.

III. Le cas de Southern Frontier au rôle n° 5170

Au rôle n° 5170, Southern Frontier propose d'exploiter, depuis une base située à Calgary (Alberta), et en vertu de son permis n° A.T.C. 2812/78(C), des services aériens de la classe 4 et, en vertu de son permis n° A.T.C. 607/78(CF), des service aériens de la classe 9-4, au moyen d'aéronefs du groupe E.

Southern Frontier a indiqué qu'elle se propose d'utiliser un appareil de type Convair 440 pouvant transporter à la fois des passagers et du fret. L'appareil servira surtout à desservir l'industrie pétrolière ayant Calgary comme siège social. Southern Frontier prévoit qu'un nombre élevé des heures de vol payantes de cet appareil sera soustrait à l'exploitation des appareils de type DC-3.

Southern Frontier a déclaré que le service qu'elle proposait était essentiel vu que les aéronefs du groupe E, sauf les avions de transport privé à réaction, n'étaient pas disponibles à des fins d'affrètements, que le Convair 440, appartenant au groupe E et de capacité, portée et vitesse supérieures à celles du DC-3, convenait mieux à de nombreux travaux. Bien que le taux d'affrètement du Convair 440 soit sensiblement plus élevé que celui du DC-3, Southern Frontier n'estime pas que cela découragera beaucoup des utilisateurs du DC-3 d'opter pour les aéronefs du groupe E. Southern Frontier est d'avis que le secteur pétrolier, l'un des principaux utilisateurs du DC-3, a tendance à accorder un peu plus d'importance à des questions de temps qu'à des considérations de prix.

Southern Frontier ne s'est pas dit préoccupée par le fait que le passage d'un nombre important d'heures de vol payantes des aéronefs du groupe D aux appareils du groupe E l'obligerait à

lations, C.R.C. 1978, Vol. 1, c. 3 contain the following conditions:

1. The Licensee is restricted in its operations to the use of aircraft in Groups B, C and D.

2. The Licensee is prohibited from operating non-stop flights between Calgary and Edmonton.

III. The Case of Southern Frontier Under Docket No. 5170

Under this Docket, Southern Frontier is proposing to operate Group E aircraft under its Class 4 Licence No. A.T.C. 2812/78(C) and its Class 9-4 Licence No. 607/78(CF) from a base at Calgary, Alberta.

Southern Frontier testifed that it proposes to operate a Convair 440 aircraft which will have the capability to be operated in a mixed passenger/cargo configuration. The aircraft will be utilized mainly in support of the petroleum industry based in Calgary. Southern Frontier anticipates that a large number of the revenue hours to be flown on this aircraft will be diverted from its DC-3 aircraft operations.

Southern Frontier stated that its proposed service is required due to the fact that Group E aircraft, excluding executive jets, are not available for charter in Calgary and the Group E Convair 440 with its greater capacity, range and speed than the DC-3 is better suited to many jobs. While the charter rate for the Convair 440 is significantly higher than for the DC-3, Southern Frontier does not believe that this will discourage many of its DC-3 customers from utilizing Group E aircraft, being of the view that the petroleum industry, which is a prime user of its DC-3 aircraft, tends to be more time than price sensitive.

Southern Frontier expressed no concern that a significant diversion of its Group D revenue hours to Group E aircraft would compel it to discontinue its Group D operations. Its fixed

renoncer à l'exploitation d'un service aérien au moyen d'aéronefs du groupe D. Les coûts fixes qu'elle engage pour le DC-3 sont relativement peu élevés. Ainsi, elle n'est pas tenue de l'utiliser beaucoup et elle peut s'en servir comme appareil de réserve ou à des fins d'affrètement, là où sa capacité sert le mieux.

Pour appuyer sa requête, Southern Frontier a soumis, avant le début des audiences, de nombreuses lettres de sociétés pétrolières ayant leur siège social à Calgary. Lors des audiences, Monsieur B. Bengtsson, commandant chargé des normes de vol pour Mobil Oil, a déclaré que cette société avait un besoin limité d'aéronefs d'affrètement du groupe E à Calgary.

Décision du Comité

Avec la faillite de Northward cessait l'exploitation, depuis Calgary, du service d'affrètement de Northward au moyen d'aéronefs du groupe E, service qui avait au préalable été transféré de Gateway. Time Air, qui avait soumis une requête en vue d'acquérir la base des affrètements au moyen d'aéronefs du groupe E de Northward, située à Calgary, a indiqué qu'elle n'avait pas l'intention d'offrir un service d'affrètement global depuis Calgary, même si le Comité accédait à sa requête. Time Air compte plutôt exploiter, à l'intention des touristes, des affrètements pendant les fins de semaines, lorsque ses aéronefs du groupe E ne sont pas complètement utilisés à des fins de vols réguliers. L'autre exploitant d'affrètements au moyen d'aéronefs du groupe E ayant Calgary comme base n'utilise que des avions de transport privé à réaction. Par conséquent, le service que propose Southern Frontier desservirait un marché différent des marchés qu'exploitent présentement les transporteurs autorisés ou que compte desservir Time Air.

Le Comité est d'avis que les lettres d'appui et le témoignage de la requérante relativement aux insuffisances au niveau de la capacité et de la portée du DC-3 démontrent qu'il existe un besoin pour le service proposé. Il n'est pas certain que cette demande soit suffisamment importante pour permettre à la requérante d'assurer un service viable mais nous pensons que l'intérêt du public sera mieux en offrant à Southern Frontier, un exploitant d'affrètements local utilisant de petits aéronefs et comptant sur une clientèle substantielle, l'occasion de tenter de

costs on the DC-3 are relatively low, eliminating the need to achieve high utilization. The DC-3 could thus be used for back-up, and on charters for which it is best suited.

In support of its application, numerous letters from Calgary based oil companies were filed prior to the hearing. At the hearing Mr. B. Bengtsson, Flight Standards Captain for Mobil Oil, testified that Mobil Oil has a limited requirement for Group E charter aircraft at Calgary.

By the Committee

With the bankruptcy of Northward, the Group E charter service of Northward, which had earlier been transferred from Gateway, ceased to be operated from Calgary. Time Air, which has applied to acquire Northward's Group E charter base at Calgary, has stated that even if its application is successful it does not propose to provide a comprehensive charter service at Calgary. Rather, it intends to operate charters catering to the tourist industry during the weekend when its Group E aircraft will not be fully utilized on scheduled services. The other Group E charter service based in Calgary only provides service with executive jet aircraft. In consequence, the service proposed by Southern Frontier would cater to a market that is different from the markets now served by the existing carriers or proposed to be served by Time Air.

The Panel is of the opinion that the letters of support and the applicant's testimony concerning the capacity and range shortcomings of its DC-3 aircraft establishes that there is a requirement for the proposed service. It is not certain that this demand will be sufficient to enable the applicant to maintain a viable service, but we believe that the public interest can best be served by permitting Southern Frontier, a locally based charter operator with small aircraft and a substantial clientele, the opportunity to attempt to develop the potential market into a

développer le marché potentiel en un service viable. En conséquence, nous sommes convaincus que la commodité et la nécessité du public exigent l'approbation de la requête de Southern Frontier visant à l'exploitation, en vertu de son permis n° A.T.C. 2812/78(C) de la classe 4 et de son permis n° A.T.C. 607/78(CF) de la classe 9-4, d'un service aérien commercial au moyen d'aéronefs du groupe E et, par la présente, nous accédons à la requête. Vu que la requérante n'a pas établi de besoins en ce qui concerne un service aérien au moyen d'avions de transport privé à réaction du groupe E, et vu que des transporteurs offrent présentement ce service, depuis des bases sises à Calgary, nous sommes également d'avis que, dans l'intérêt du public, le permis à délivrer à Southern Frontier se limite aux avions à hélices.

viable service. We are therefore satisfied that the public convenience and necessity requires the approval of Southern Frontier's application to operate Group E aircraft under its Class 4 Licence No. A.T.C. 2812/78(C) and its Class 9-4 Licence No. A.T.C. 607/78(CF), and the application is hereby granted. As the applicant did not identify a requirement for Group E executive jet service, and as this service is presently available in Calgary from locally based carriers we are further of the opinion that the public interest requires that the licence to be issued to Southern Frontier be restricted to propeller driven aircraft.

De nouveaux permis portant les numéros A.T.C. 2812/78(C) et A.T.C 607/78(CF) seront délivrés dès que la titulaire se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles visant le financement et le dépôt de documents.

New documents of licence, bearing Licence No. A.T.C. 2812/78(C) and A.T.C. 607/78(CF) will issue upon compliance by the Licensee with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

La condition n° 1 des permis n°s 2812/78(C) et A.T.C. 607/78(CF) se lira dorénavant comme suit:

> Dans son exploitation, la titulaire est limitée à l'utilisation d'aéronefs des groupes A,B,C et D (du type DC-3) et E (avions à hélices).

Condition No. 1 of Licence Nos. A.T.C. 2812/78(C) and A.T.C. 607/78(CF) are hereby amended to read:

> The Licensee is restricted in its operations to the use of aircraft in Groups A, B, C, D (restricted to the use of DC-3 aircraft) and Group E (restricted to the use of propeller driven aircraft).

IV. Le cas de North Cariboo au rôle n° 5077

Au rôle n° 5077, North Cariboo Flying Service Ltd. (ci-après appelée North Cariboo) propose d'exploiter, depuis une base située à Edmonton (Alberta), un service aérien commercial de la classe 9-4 (affrètements internationaux), au moyen d'aéronefs du groupe E. En vertu d'une autorisation temporaire accordée par le Comité, North Cariboo a offert le service proposé depuis la faillite de Northward.

Monsieur H. Koons, président et directeur général de North Cariboo, a déclaré que sa société offrait ce service au moyen d'appareils Convair 440. Au cours de sa première année complète d'exploitation, North Cariboo a compilé 1 070 heures de vol payantes, soit 70 heures

IV. The Case of North Cariboo Under Docket No. 5077

Under this Docket North Cariboo Flying Service Ltd. (hereafter North Cariboo) is proposing to provide Class 4 Charter commercial air service and a Class 9-4 International Charter commercial air service using Group E aircraft from a base in Edmonton. North Cariboo has provided the proposed service since the bankruptcy of Northward, under temporary authority granted by the Committee.

Mr. H. Koons, President and General Manager of North Cariboo, testified that North Cariboo has provided this service using Convair 440 aircraft. In the first full year of providing the service 1,070 revenue hours were flown, exceeding the applicant's projection of 1,000 hours

de plus que ses prévisions. Ces heures ont été accumulées grâce à des affrètements à destination de camps de chasse et de pêche autour du Grand lac de l'Ours, et lors d'affrètements aux fins de l'industrie pétrolière et gazière et de l'industrie du tourisme à travers le Canada. M. Koons a ajouté que 20% des heures de vol payantes étaient imputables à des requêtes à court préavis.

M. Koons a fait remarquer que tant les coûts que les recettes dépassaient les prévisions. Les gains nets, bien que moindres que prévu, n'ont pas soulevé beaucoup d'inquiétude puisqu'une partie importante des frais d'entretien a été engagée à des fins permanentes. Vu le coût en capital comparativement peu élevé des Convairs 440, North Cariboo pense pouvoir exploiter à profit le service aérien qu'elle propose à condition d'utiliser ces appareils plus de 1 000 heures par année.

Décision du Comité

North Cariboo, par les données qu'elle a soumises, a établi qu'il existait à Edmonton une demande d'affrètements au moyens d'aéronefs du groupe E. À l'heure actuelle, seules Business Flights Ltd. et Northward sont autorisées à offrir un service d'affrètement à Edmonton, au moyen d'aéronefs du groupe E. Cependant, ces transporteurs ne desservent pas le marché que propose d'exploiter la requérante; Business Flights Ltd. n'exploite un service aérien qu'au moyen d'avions de transport privé à réaction tandis que l'autorisation consentie à Northward s'inscrit dans le cadre de la transaction proposée entre Northward, Gateway et Time Air. Cette dernière a informé le comité que si elle réussissait à obtenir l'autorisation d'exploiter le service d'affrètement de Northward elle utiliserait ses aéronefs du groupe E pour offrir des affrètements à l'industrie du tourisme, surtout pendant les heures que ses appareils ne seraient pas affectés aux vols réguliers. Par conséquent, nous sommes d'avis que la requérante a établi la preuve que les services qu'elle propose sont et seront justifiés par la commodité et la nécessité présentes et futures du public. Nous accédons par la présente à la requête de North Cariboo en vue d'exploiter, à partir d'une base à Edmonton

for the first year. These hours have been accumulated on charters for hunting and fishing lodges on Great Bear Lake, for the oil and gas industry, and for tourist charters to points within Canada. Mr. Koons further stated that tweny percent of the revenue hours resulted from short notice requests.

Mr. Koons noted that both costs and revenues exceeded the forecast. Net profit was less than projected but this was not a source of great concern since a significant portion of the maintenance expense was of a non-recurring nature. North Cariboo is of the opinion that given the comparatively low capital cost for a Convair 440 it can achieve a profitable operation if utilization exceeds one thousand hours per year.

By the Committee

North Cariboo has demonstrated through the statistics that it has filed that there is a charter demand for Group E aircraft in Edmonton. At the present time only Business Flights Ltd. and Northward are authorized to provide Group E charter service at Edmonton. However, these carriers are not serving the market which the applicant is proposing to serve since Business Flights only operates executive jet aircraft and Northward's authority is included as a part of the proposed transaction between Northward, Gateway and Time Air. Time Air has advised the Committee that if it is successful in obtaining Northward's charter authority it will utilize its Group E aircraft to provide charters primarily for the tourist industry, during those hours that the aircraft are not utilized on scheduled services. Therefore, we are of the opinion that the applicant has demonstrated that the proposed services are and will be required by the present and future public convenience and necessity. The application by North Cariboo for Class 4 Charter and Class 9-4 International Charter commercial air services using fixed wing aircraft in Group E from a base at Edmonton, Alberta is hereby approved, and licences will issue upon compliance by the applicant with the filing, fi-

(Alberta), un service aérien commercial de la classe 4 (affrètements) et un service aérien commercial de la classe 9-4 (affrètements internationaux), au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe E. Les permis seront délivrés dès que la requérante se sera conformée aux exigences applicables du Comité, notamment à celles visant le financement et le dépôt de documents.

Le permis de la classe 4 délivré à North Cariboo Flying Service Ltd. en vertu de la présente décision portera les conditions énoncées au paragraphe 20(1) du *Règlement sur les transporteurs aériens*, C.R.C. 1978, Vol. 1, chap. 3, les conditions énoncées au *Règlement sur les taxes de mise en place*, C.R.C. 1978, Vol. 1, chap. 73 et la condition applicable à la Protection des routes, ci-annexées et faisant dorénavant partie de la présente décision, de même que la condition supplémentaire suivante:

> Dans son exploitation, la titulaire est limitée à l'utilisation d'aéronefs à hélices du groupe E.

Le permis de la classe 9-4 délivré à North Cariboo Flying Service Ltd. en vertu de la présente décision portera les conditions énoncées au paragraphe 20(1) du *Règlement sur les transporteurs aériens*, C.R.C. 1978, chap. 3, de même que les conditions supplémentaires suivantes:

> Dans son exploitation, la titulaire est limitée à l'utilisation d'aéronefs à hélices du groupe E.
>
> Avant d'effectuer un vol international en vertu du présent permis, la titulaire doit obtenir l'autorisation requise auprès des autorités appropriées du gouvernement étranger concerné.
>
> La titulaire ne peut entreprendre sous une forme quelconque de transporter des personnes ou des marchandises sauf à l'intérieur des limites du continent de l'Amérique du Nord et de ses eaux territoriales.

V. Le cas de Northward/Gateway/Time Air aux rôles n°s 5124 et 5125 et la requête en révision de la décision n° 6060 du C.T.A.

Par son *ordonnance n° 1979-A-666*, le Comité des transports aériens n'interdisait pas le

nancial and other requirements of the Committee as applicable.

The Class 4 licence to be issued to North Cariboo Flying Service Ltd. pursuant to this Decision shall, in addition to being subject to the conditions set out in subsection 20(1) of the *Air Carrier Regulations*, C.R.C. 1978, Vol. 1, c. 3; the *Positioning Charges Regulations*, C.R.C. 1978, Vol. 1, c. 73; the Condition respecting Route Protection, in the Attachment hereto, which is hereby made a part of this Decision, contain the following condition:

> The Licensee is restricted in its operation to the use of propeller driven aircraft in Group E.

The Class 9-4 licence to be issued in pursuance of this Decision shall be subject to the conditions set out in subsection 20(1) of the *Air Carrier Regulations*, C.R.C. 1978, Vol. 1, c. 3 and the following additional conditions:

> The Licensee is restricted in its operation to the use of propeller driven aircraft in Group E.
>
> Prior to conducting an international flight under this licence, the Licensee must obtain the required authorization from the appropriate authorities of the foreign government concerned.
>
> The Licensee is prohibited from undertaking any form of operation for the transport of persons or goods except within the limits of the Continent of North America and the Territorial Waters thereof.

V. The Case of Northward/Gateway/Time Air Under Docket Nos. 5124 and 5125 and the Review of A.T.C. Decision No. 6060

By A.T.C. *Order No. 1979-A-666* the Committee did not disallow the transfer of commer-

transfert des services aériens commerciaux autorisés en vertu des permis n°s A.T.C. 1104/60(C), A.T.C. 2418/75(C), A.T.C. 344/48(C), A.T.C. 155/51(CF), A.T.C. 41/46(C), A.T.C. 323/63(CF), A.T.C. 2633/77(C), A.T.C. 2642/77(NS), A.T.C. 2309/74(NS), A.T.C. 1880/69(NS) et A.T.C. 2930/79(NS) de Gateway à Northward et délivrait à cette dernière de nouveaux permis.

Depuis la délivrance de ces permis, une dispute a éclaté entre les actionnaires de Gateway et le syndic de faillite de Northward relativement à la transaction entre Gateway et Northward. Cette question fait présentement l'objet d'un litige à la Cour suprême de l'Alberta. Le 29 août 1980, le syndic de faillite de Northward et les actionnaires de Gateway s'entendaient pour vendre immédiatement les biens et permis plûtot que d'attendre la décision de la Cour suprême. Celle-ci détermina maintenant la partie qui recevra les fonds provenant de la vente des biens et permis.

L'accord du 29 août 1980 prévoyait le transfert des services aériens commerciaux susmentionnés, sauf les services aériens offerts en vertu des permis n°s A.T.C. 1104/60(C) et 2418/75(C), ainsi que le transfert des services aériens autorisés en vertu de la *décision n° 6060* du C.T.A. de Northward à Gateway. Voyant que le Comité ne désapprouvait pas ces transferts, les parties ont alors proposé de transférer toutes les actions de Gateway à Time Air, avec comme résultat un changement de contrôle et la fusion subséquente de Gateway et de Time Air. Cette entente constituait la base des requêtes aux rôles n°s 5124 et 5125.

À l'origine, Southern Frontier s'est opposée aux transferts proposés. Cependant, elle n'a pas fait part de ses objections au cours des audiences publiques en raison de l'accord qu'elle avait conclu avec Time Air et selon laquelle cette dernière convenait de ne pas chercher à obtenir l'autorisation de desservir Lloydminster et de n'offrir un service aérien vers Cold Lake qu'une fois entrepris les travaux de construction de l'usine d'huile lourde dans cette communauté.

Les personnes et organismes suivants des communautés de Jasper, Hinton, Peace River et Rainbow Lake ont appuyé les services que proposait d'offrir Time Air: M.B. Turner, représentant du Jasper Park Lodge et des hôtels du

cial air services authorized by Licences Nos. A.T.C. 1104/60(C), A.T.C. 2418/75(C), A.T.C. 344/48(C), A.T.C. 155/51(CF), A.T.C. 41/46(C), A.T.C. 323/63(CF), A.T.C. 2633/77(C), A.T.C. 2642/77(NS), A.T.C. 2309/74(NS), A.T.C. 1880/69(NS) and A.T.C. 2930/79(NS) from Gateway to Northward, and new documents of licence were issued to Northward.

A dispute has since arisen between the shareholders of Gateway and the Trustee in Bankruptcy of Northward in respect of the transaction between Gateway and Northward. This matter is now the subject of litigation in the Supreme Court of Alberta. On August 29, 1980 an agreement was reached between the Trustee and the Gateway Shareholders to permit aforthwith disposition of the assets and licences, rather than wait for a decision on the pending litigation. The litigation will now determine which party is to receive the funds resulting from the disposition of the assets and licences.

The agreement of August 29, 1980 contemplated a transfer of the commercial air services described above (with the exception of Licences Nos. A.T.C. 1104/60(C) and 2418/75(C)) plus the transfer of A.T.C. *Decision No. 6060*, from Northward to Gateway. Upon non disallowance of these transfers by the Committee it was proposed that there would be a transfer of all of the issued shares of Gateway to Time Air, resulting in a change of control, and the subsequent amalgamation of Gateway and Time Air. This agreement formed the basis for the applications under Docket No. 5124 and 5125.

The proposed transfers were originally objected to by Southern Frontier, but it did not proceed with its objections to the proposed transfers at the public hearing. This was as a result of the agreement between Time air and Southern Frontier in which Time Air agreed not to seek authority to serve Lloydminster, and Time Air agreed to provide service to Cold Lake only when construction of the heavy oil plant at Cold Lake commenced.

Support for the services which Time Air proposed to provide came from the following individuals and organizations in the communities of Jasper, Hinton, Peace River and Rainbow Lake; Mr. B. Turner, representing Jasper Park Lodge

CN; MM. T. Wharton et M. Fitzpatrick, représentants de la Chambre de commerce du Parc; M.C. Carlow, président de la Chambre de commerce de Hinton; G. Friedel, maire de Peace River; R. Manning de la Chambre de commerce de Rainbow Lake et M.E. Borstad, président du Northern Alberta Development Council.

Les témoins de Jasper étaient d'avis qu'un meilleur accès à Jasper, grâce à la prestation de services aériens réguliers, encouragerait fortement l'industrie du tourisme dans la région et attirerait de façon particulière les congressistes et les groupes organisés. Ils estimaient que les points Edmonton, Vancouver, Calgary et Grande Prairie avaient le plus d'intérêts communs avec Jasper et que l'appareil de type Dash 7 convenait le mieux en ce qui concerne la demande, les installations aéroportuaires et le transport au sol. M. Carlow s'est dit d'avis que le service proposé était essentiel pour satisfaire à la demande créée par l'épanouissement de Hinton en un centre régional et par le développement des industries minière et de pâte à papier dans la région. M. Friedel a indiqué que le service que propose d'offrir Time Air compléterait les service de P.W.A. vers Peace River et encouragerait les vols d'affaires grâce aux allers-retours quotidiens en provenance et à destination d'Edmonton. M. Manning a affirmé que la communauté de Rainbow Lake était très satisfaite du service offert par Time Air en vertu d'une autorisation temporaire. Il a fait valoir que le service aérien revêtait une importance vitale pour Rainbow Lake parce qu'il fallait environ 12 heures pour se rendre à Edmonton par auto, et parfois plus par mauvais temps. Il a fait remarquer que Rainbow Lake avait besoin d'un service aérien régulier quotidien offert au moyen d'aéronefs à pression rétablie. M. Borstad a indiqué que le Northern Alberta Development Council était aussi d'avis qu'il faillait offrir un service aérien régulier entre Peace River et Grande Prairie et entre Grande Prairie et Hinton. Ces témoins ont ajouté qu'ils aimeraient qu'on offre un service aérien régulier à destination de points comme Slave Lake et High Prairie. Ils ont reconnu que par le passé le traffic en provenance et à destination de ces points n'avait pas été suffisamment important pour soutenir un service aérien régulier.

and CN Hotels; Mr. T. Wharton and Mr. M. Fitzpatrick, representing the Jasper Park Chamber of Commerce; Mr. C. Carlow, President of the Hinton Chamber of Commerce; Mr. G. Friedel, Mayor of the Town of Peace River; Mr. R. Manning, representing the Rainbow Lake Chamber of Commerce; and Mr. E. Borstad, Chairman of the Northern Alberta Development Council.

The witnesses from Jasper were of the view that improved accessibility to Jasper through the provision of scheduled air service would greatly enhance tourism in Jasper, especially in attracting convention traffic and tour groups. The points Edmonton, Vancouver, Calgary and Grande Prairie were considered to have the greatest community-of-interest with Jasper, and the Dash 7 aircraft was considered to best suit the demand, airport facilities and ground transportation. Mr. Carlow offered the view that the proposed service is required to satisfy the demands generated by Hinton's growth into a regional centre and the development of the coal mining and pulp and paper industries within the region. Mr. Friedel expressed the view that Time Air's proposed service will complement P.W.A.'s existing service to Peace River and should stimulate business travel by facilitating same day return trips to Edmonton. Mr. Manning indicated that the community of Rainbow Lake is very pleased with the service provided by Time Air under temporary authority. He stressed that air service is of vital importance to Rainbow Lake as it takes approximately twelve hours to travel to Edmonton by ground transportation. This time can increase due to weather and road conditions. He argued that Rainbow Lake requires daily scheduled service with pressurized aircraft. Mr. Borstad indicated that the Northern Alberta Development Council also sees a need for scheduled service between Peace River and Grande Prairie and between Grande Prairie and Hinton. In addition, they would like to see scheduled service provided to points such as Slave Lake and High Prairie. They acknowledge that in the past these markets had yielded insufficient traffic to sustain scheduled service.

En plus de ces témoins, M.D. MacKinnon, représentant de la Edmonton Air Services Authority, a comparu devant le Comité. Il n'a apporté son appui à aucun des transporteurs mais il a reconnu qu'il faillait offrir un service aérien du type de celui proposé par Time Air et Southern Frontier. Il a aussi insisté sur le fait que l'aéroport municipal d'Edmonton pourrait servir de base à partir de laquelle offrir ces services aériens.

Les témoins des requérants étaient M.V. Simmonds, président de Gateway, M.J. Curran, représentant de Touche Ross Ltd., syndic de faillite de Northward, et MM. W.R. Ross et R.H. Barton, respectivement président du Conseil d'administration et président de la société Time Air.

M. Simmonds a fourni de la documentation ed base sur les services réguliers offerts par Gateway avant qu'elle ne cède ses actions à Northward, sur les mesures prises par les actionnaires de Gateway à la suite de la faillite de Northward et sur la situation actuelle de Gateway. Il a affirmé que Gateway ne proposait pas d'offrir elle-même un service aérien commercial. Il a décrit le transfert proposé au rôle n° 5124 comme étant une mesure provisoire à laquelle ont convenu les trois parties en vue de faciliter le transfert des services aériens commerciaux de Northward à Time Air. M. Simmonds a déclaré qu'aucun échange de fonds n'aurait lieu lors du transfert proposé de Northward à Gateway.

M. Curran a décrit les mesures prises par le syndic à la suite de la faillite de Northward. Il a fait remarquer que le syndic avait constaté la solvabilité de Gateway et que par conséquent il avait assumé que celle-ci était une filiale en propriété entière de Northward. M. Curran a indiqué qu'en raison du litige l'opposant aux actionnaires de Gateway, le syndic de faillite de Northward avait accepté le transfert des permis délivrés par le C.T.A. de Northward à Gateway ainsi que le transfert subséquent de toutes les actions de Gateway à Time Air comme étant la façon la plus expéditive de disposer des biens et des anciens permis à Gateway.

M. Curran a fait savoir qu'un syndic doit être en mesure de rapidement vendre les biens et effectuer le transfert des services aériens commerciaux, assurant ainsi le remboursement maximal des créanciers à la suite d'une faillite.

In addition to these witnesses Mr. D. MacKinnon, representing the Edmonton Air Services Authority, appeared before the Panel. Mr. MacKinnon did not offer support for a particular carrier but he did support the need for the type of commuter services being proposed by Time Air and Southern Frontier. He also stressed the suitability of the Edmonton Municipal Airport as a base for carrying out these commuter services.

The evidence of the applicants was presented by Mr. V. Simmonds, President of Gateway; Mr. J. Curran, on behalf of Touche Ross Ltd., Trustee of the Bankrupt Estate of Northward; and Mr. W.R. Ross, Chairman, and Mr. R.H. Barton, President, of Time Air.

Mr. Simmonds provided background information on the scheduled services provided by Gateway prior to their transfer to Northward, the actions taken by the Gateway Shareholders after the bankruptcy of Northward, and the present status of Gateway. Mr. Simonds indicated that Gateway is not proposing to provide commercial air service itself. He described the transfer proposed in Docket No. 5124 as an interim step agreed to by the three parties to facilitate the transfer of commercial air services from Northward to Time Air. Mr. Simmonds stated that no exchange of funds is to take place in the proposed transfer from Northward to Gateway.

Mr. Curran described the actions taken by the Trustee after the bankruptcy of Northward. In describing these actions Mr. Curran noted that the Trustee could see that Gateway was a solvent company and so it took the position that Gateway was a wholly owned subsidiary of Northward. Mr. Curran indicated that in light of the litigation between the Gateway Shareholders and the Trustee, the Trustee had agreed to the transfer of A.T.C. licences from Northward to Gateway and the subsequent transfer of all the issued shares of Gateway to Time Air as being the most expeditious procedure for disposing of the assets and former licences of Gateway.

Mr. Curran voiced the opinion that a Trustee must be in a position to expeditiously complete sales of assets and transfer of commercial air services and thereby maximize the return to creditors following a bankruptcy. This he con-

Il s'est dit d'avis qu'il s'agissait là d'une condition essentielle si l'industrie du transport aérien voulait continuer à bénéficier de l'appui des institutions financières et d'autres prêteurs. M. Curran a déclaré qu'il considérait que cet appui relevait de la commodité et de la nécessité du public.

M. W.R. Ross a déclaré que Time Air avait fait une offre d'achat des actions de Gateway, offre soumise à la condition que cette dernière rachète d'abord de Northward une partie de ses anciennes autorisations de services aériens commerciaux. Plusieurs raisons ont poussé Time Air à faire cette offre. Premièrement, elle était intéressée à obtenir l'autorisation d'offrir un service aérien vers Peace River et Rainbow Lake, deux communautés relativement importantes. Deuxièmement, elle estime que le tourisme de Jasper et le développement industriel de Hinton constituent une base solide justifiant la prestation d'un service aérien entre Edmonton et Hinton/Jasper. Troisièmement, Time Air est attirée par les perspectives de croissance que représentent les projets pétroliers de Lloydminster et de Cold Lake. Quatrièmement, Gateway loue à l'aéroport municipal d'Edmonton un hangar suffisamment grand pour recevoir les appareils Dash 7 de Time Air.

M. Ross a commenté l'entente conclue entre Time Air et Southern Frontier. (La lettre d'entente a été présentée comme pièce à l'appui au rôle n° 4999). En vertu de cette entente, Southern Frontier s'engageait à acheter les deux Twin Otter de Time Air; cette dernière s'engageait à informer le Comité qu'elle n'avait plus l'intention d'offrir un service aérien vers Lloydminster; et enfin, Time Air s'engageait à n'offrir un service aérien régulier supplémentaire vers Cold Lake qu'une fois entrepris les travaux de construction de l'usine d'huile lourde dans cette localité. M. Ross a fait remarquer aux commissaires que Time Air avait à l'origine proposé de desservir Lloydminster au moyen de Twin Otter mais qu'elle s'était récemment rendu compte qu'elle ne pouvait plus exploiter ce type d'aéronef de façon rentable. Time Air pense qu'il serait préférable qu'un transporteur comptant

sidered essential if the airline industry is to maintain the support of credit institutions and other lenders. Mr. Curran stated that he regarded this support as being in the public convenience and necessity.

Mr. W.R. Ross testified that Time Air submitted a bid to purchase the shares of Gateway, subject to the condition that Gateway first reacquire some of its former commercial air service authorities from Northward. This bid was submitted for several reasons. First, Time air is interested in obtaining authority to provide service to Peace River and Rainbow Lake which are relatively large communities. Second, Time Air considers that tourism in Jasper and industrial development in Hinton provides a strong base for the development of service between Edmonton and Hinton/Jasper. Third, Time Air is attracted by the growth prospects associated with the oil projects in Lloydminster and Cold Lake. Fourth, Gateway leases a hangar at the Municipal airport in Edmonton that is large enough to accommodate Time Air's Dash 7 aircraft.

Mr. Ross commented on the agreement between Time Air and Southern Frontier which was entered as an exhibit in Docket No. 4999. This agreement stated that Southern Frontier would purchase Time Air's two Twin Otter aircraft; that Time Air would advise the Committee that it no longer proposed to provide service to Lloydminster; and that Time Air would only provide supplementary scheduled service to Cold Lake when construction of the heavy oil plant begins. Mr. Ross advised the Panel that Time Air originally proposed to serve Lloydminster with Twin Otter aircraft but that it has recently concluded that it is no longer able to viably operate this aircraft type. Time Air believes that it is more appropriate for a carrier with smaller aircraft to provide service to Lloydminster. Mr. Ross further stated that in his view the demand in Cold Lake will be insufficient to

dans sa flotte des appareils de plus petite capacité offre le service aérien vers Lloydminster. M. Ross s'est aussi dit d'avis que la demande en provenance de Cold Lake ne sera suffisamment importante pour soutenir un service aérien au moyen d'aéronefs du groupe E qu'une fois entrepris les travaux de construction de l'usine d'huile lourde.

support service with Group E aircraft until the heavy oil project commences.

En ce qui concerne le transfert des services aériens autorisés en vertu de la *décision n° 6060 du C.T.A.*, Time Air a fait valoir qu'ils avaient été accordés à une société d'importance comparable à la sienne, en prévision de la construction de l'usine d'huile lourde à Cold Lake. Time Air pense donc que la situation matérielle n'est pas différente de celle qui prévalait au moment où a été rendue la *décision n° 6060*. Par conséquent, elle a fait valoir que les services autorisés en vertu de cette *décision* devraient aussi être transférés.

With respect to the transfer of *Decision No. 6060* Time Air contended that it was granted to a company similar in size to Time Air in anticipation of the development of the heavy oil plant in Cold Lake. Time Air thus believes that the situation is not materially different from that which existed at the time that *Decision No. 6060* was issued. It therefore argued that this *Decision* should also be transferred.

Lors de son témoignage, M. Barton a fourni des détails sur les services que propose d'offrir Time Air. Les horaires pro forma montrent qu'un service aérien aller-retour sera offert, l'après-midi, du lundi au vendredi, sur la route Edmonton - Peace River - Rainbow Lake. (Time Air offre présentement ce service en vertu d'une autorisation temporaire). Time Air propose aussi d'offrir, le matin, du lundi au vendredi, un service aérien sur la route Edmonton - Peace River - Grande Prairie - Edmonton ainsi qu'un aller-retour quotidien, depuis Jasper/Hinton, du lundi au vendredi, sur la route Grande Prairie - Jasper/Hinton - aéroport international d'Edmonton - aéroport municipal d'Edmonton. M. Barton a reconnu qu'il faudra apporter des modifications aux permis afin que Time Air puisse exploiter les routes proposées.

In his testimony Mr. Barton provided details of the service which Time Air proposes to provide. The pro forma schedules show that an afternoon service on Monday through Friday is to be provided on the route Edmonton - Peace River - Rainbow Lake and return. (This service is now being provided by Time Air under temporary authority.) Time Air also proposes to initiate a morning service to Peace River, Monday through Friday, which would be routed Edmonton - Peace River - Grande Prairie - Edmonton. Once daily return service to Jasper/Hinton is to be provided, Monday through Friday, on the route Grande Prairie - Jasper/Hinton - Edmonton International - Edmonton Municipal and return. Mr. Barton acknowledge that some licence amendments will be required to operate the proposed routes.

En plus de décrire les services susmentionnés, M. Barton a indiqué que Time Air se proposait d'offrir, avant un an, un service aérien régulier entre Vancouver et Jasper/Hinton et, quelque trente jours après l'octroi du contrat en vue de la construction de l'usine d'huile lourde à Cold Lake, un service aérien vers cette localité, au moyen d'aéronefs du groupe E. Time Air ne compte desservir aucuns points déjà desservis par des transporteurs détenteurs de permis de transport à taux unitaire, transporteurs dont elle cherche à faire transférer les permis.

In addition to the services described above, Mr. Barton indicated that within twelve months Time Air proposes to commence scheduled service between Vancouver and Hinton/Jasper. It further proposes that service to Cold Lake with Group E aircraft would commence within approximately thirty days of the awarding of a contract to construct the heavy oil plant in Cold Lake. Time Air does not propose to serve any of the other points on the unit-toll licences that it is seeking to have transferred.

En ce qui a trait aux affrètements, M. Barton a indiqué que Time Air les offrirait la fin de semaine et qu'ils desserviraient surtout l'industrie du tourisme. Il s'est dit d'avis que les affrètements que propose d'offrir Time Air ne concurrenceraient pas les exploitations d'affréteurs d'Edmonton ou de Calgary.

Décision du Comité

Quelque temps après la fin des audiences publiques, Time Air a fourni au Comité les détails de la réorganisation proposée de Time Air et de Gateway. Time Air a proposé, à la condition que le Comité ne désapprouve pas le transfert des services aériens commerciaux de Northward à Gateway, de transférer toutes les actions de Gateway à Time Air; de transférer tous les biens de Gateway à Time Air (transaction non assujettie à une décision du Comité); de transférer tous les biens, dettes passives et permis de Time Air à Gateway; de changer le nom de Gateway à Time Air (1981) Ltd.; et de changer le nom de Time Air, la société mère proposée, à Time Holding Ltd.

Les commissaires ont étudié cette proposition de Time Air afin de déterminer s'il fallait faire donner l'avis public. À notre avis, les transactions présentement proposées changent la forme mais non le fond de la réorganisation de Gateway et de Time Air, telle que proposée par Time Air. Advenant l'acceptation de cette nouvelle proposition, Time Air (1981) Ltd. détiendrait les mêmes autorisations d'exploiter des services aériens commerciaux et serait contrôlée par les mêmes intérêts que si la fusion avait été approuvée. Par conséquent, nous avons conclu qu'il n'était pas nécessaire de faire donner l'avis public du plan de réorganisation.

Ces requêtes doivent être examinées à la lumière de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports* et des articles 21 et 22 du *Règlement sur les transporteurs aériens* qui prévoient le rejet de requêtes qui, de l'avis de la Commission canadienne des transports, restreindraient indûment la concurrence ou porteraient autrement préjudice à l'intérêt public.

En ce qui concerne le premier des deux critères précités, nous trouvons que les transferts proposés ne restreindront pas indûment la concurrence. Les transferts proposés permettront à Time Air de pénétrer des marchés qu'elle

With respect to charter operations Mr. Barton indicated that these would be provided on the weekend, serving mainly the tourist industry. He did not believe that Time Air's proposed charter services would compete with existing charter operations in Edmonton or Calgary.

By the Committee

Some time after the conclusion of the public hearing, Time Air provided the Committee with details of its proposed reorganization of Time Air and Gateway. Time Air proposed (conditional upon the Committee not disallowing the transfer of commercial air services from Northward to Gateway) to transfer all issued shares of Gateway to Time Air; to transfer all Gateway assets to Time Air (which transaction does not require a Committee ruling); to transfer all Time Air assets, liabilities and licences to Gateway; to change the name of Gateway to Time Air (1981) Ltd; and to change the name of Time Air, the proposed parent company, to Time Holding Ltd.

The Panel reviewed this proposal of Time Air to determine whether further public notice should be given. In our opinion the transactions now proposed change in form, but not substance, Time Air's proposed reorganization of Gateway and Time Air. If this new proposal is not disallowed Time Air (1981) Ltd. would have the same commercial air service authorities and would be controlled by the same parties as would have occurred if the amalgamation had been not disallowed. We therefore concluded that public notice of the reorganization plan was not required.

These applications must be considered in light of Section 27 of the *National Transportation Act* and Section21 and 22 of the *Air Carrier Regulations* which state that applications may be disallowed if in the opinion of the Canadian Transport Commission they will unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest.

With respect to the first of the two criteria described above we find that the proposed transfers will not unduly restrict competition. The proposed transfers will enable Time Air to enter markets it has not previously served, except un-

n'a pas préalablement desservis, sauf en vertu d'une autorisation temporaire. Sur certains de ces marchés, la concurrence augmentera tandis que sur d'autres, on retrouvera des services inexistants à l'heure actuelle.

En ce qui a trait au deuxième critère, nous sommes d'avis que nous porterions préjudice à l'intérêt public si nous ne rejetions pas certaines portions des transferts proposés. Dans sa *décision n° 6511*, le Comité déclarait que relativement à toute proposition visant le transfert d'un service aérien commercial, le cessionnaire devait être en mesure d'exploiter, dans un avenir rapproché, le service aérien commercial faisant l'objet de la requête de transfert. Il s'agit là d'une exigence étant donné que la délivrance d'un permis d'exploitation d'un service aérien commercial repose sur la commodité et la nécessité du public. Ainsi, le Comité pourrait invoquer le motif qu'elle portera préjudice à l'intérêt public pour rejeter la requête en autorisation d'un transfert de services aériens commerciaux à un transporteur n'ayant pas l'intention de les exploiter.

Pour ce qui est du transfert des services aériens commerciaux de Northward à Gateway, il a été clairement établi que Gateway n'exploitera pas les services aériens commerciaux visés par le transfert proposé. Nous reconnaissons cependant que dans ce cas particulier, le transfert de services aériens commerciaux de Northward à Gateway ne représente qu'une mesure provisoire dans une transaction qui aurait pour résultat le transfert de services aériens commerciaux de Northward à Time Air. Par conséquent, nous sommes d'avis que le rejet total ou partiel de la requête en autorisation de transférer des services aériens commerciaux de Northward à Gateway, pour motif de non- utilisation, dépendrait du manque d'intention de Time Air d'exploiter les services visés par le transfert.

En ce qui concerne l'exploitation par Time Air des services aériens visés par la requête de transfert, les témoignages présentés par ce transporteur ont établi qu'il existait plusieurs services, ou portions de services autorisés en vertu d'un permis, que Time Air ne proposait pas d'exploiter. Nous estimons qu'il faut désapprouver le transfert de ces services. Qui plus est, vu que Northward a fait faillite et qu'elle n'est plus en mesure d'offrir elle- même de services

der temporary authority. In certain of these markets this will increase competition, in the other markets it will provide service where no service is presently being provided.

With respect to the second of these two criteria we are of the opinion that it would be prejudicial to the public interest to not disallow some portions of the proposed transfer. In *Decision No. 6511* the Committee stated that in any proposal to transfer a commercial air service the transferee must be prepared to operate, within the immediate future, the commercial air service being transferred. This is a requirement since the issuance of a licence authorizing the operation of a commercial air service is predicated on the service being required by the public convenience and necessity. Thus, a lack of intent to operate commercial air services for which a transfer application had been submitted would constitute grounds for finding the transfer to be prejudicial to the public interest.

In the case of the transfer of commercial air services from Northward to Gateway the evidence clearly reveals that Gateway will not operate the commercial air services that are proposed to be transferred. However, we recognize that in this particular case the transfer from Northward to Gateway is only an interim step in a transaction which would result in the transfer of the commercial air services from Northward to Time Air. We therefore are of the opinion that disallowance in whole or in part of the transfer from Northward to Gateway, on the grounds of non use, would have to be predicated on the lack of intention of Time Air to use any or all of the authorities proposed to be transferred.

In respect of the proposed use by Time Air of the licence authorities which are proposed to be transferred, the evidence of Time Air revealed that there were several licence authorities, or portions of licence authorities, which Time Air did not propose to utilize. We believe that the transfer of these authorities should be disallowed. Moreover, since Northward is bankrupt and thus not in a position to provide service itself, we believe that public convenience and necessity

aériens, nous croyons que la commodité et la nécessité du public exigent l'annulation des services qui ne sont pas visés par la requête de transfert. Nous avons également conclu de ne pas désapprouver le transfert des services que Time Air propose d'exploiter, mais à la condition que celle-ci satisfasse d'abord à certaines conditions financières. Il est question de ces conditions de façon plus détaillée plus loin dans la présente décision.

Certains des permis visés par la requête de transfert renferment des conditions qui limitent le type et le nombre d'aéronefs pouvant être exploités par groupes établis selon le poids de l'aéronef ou encore limitent quant à la façon d'exploiter un service aérien à taux de transfert unitaire entre deux points. Nous sommes d'avis qu'il existe d'importantes différences dans l'exploitation des services aériens que propose Time Air, des différences telles que les conditions particulières rattachées aux permis délivrés à Northward risquent de fruster plutôt que de servir le public si elles devaient également s'appliquer aux permis de Time Air. Par conséquent, nous avons décidé d'amender les services autorisés en vertu du permis dont le transfert n'a pas été désapprouvé lorsque, à notre d'avis, les conditions qui y étaient rattachées n'étaient plus essentielles à l'intérêt du public.

Plus précisément en ce qui concerne les services aériens commerciaux visés par la requête de transfert de Northward à Gateway, le permis n° A.T.C. 344/48(C) autorise l'exploitation de services aériens commerciaux de la classe 4 et de la classe 7 (inspection, reconnaissance et publicité aériennes), à partir d'une base située à Edmonton, au moyen d'aéronefs des groupes C, D (restreint aux aéronefs du type DC-3) et E (restreint aux avions à hélices). Les témoignages entendus lors des audiences publiques ont établi que Time Air propose de se défaire de ses aéronefs du groupe C et qu'elle utilisera des aéronefs du type Shorts SD3-30 du groupe D et des appareils DeHavilland Dash 7 et Convair 640 du groupe E. Les témoignages entendus ont aussi établi que Time Air offrirait un service d'affrètement limité, destiné surtout à l'industrie du tourisme. Time Air n'a apporté aucun témoignage qu'elle comptait exploiter des services aériens commerciaux de la classe 7 (service aérien commercial spécialisé). Selon ces témoignages, Time Air ne propose pas d'exploiter des services aériens commerciaux de la classe 7 ou requires the cancellation of those licence authorities which are not transferred. We have also concluded that the transfer of those licence authorities which Time air proposes to utilize should not be disallowed. This non disallowance is conditional upon Time Air first meeting certain financial conditions. This matter is dealt with in further detail later on in this Decision.

Some of the licences which are proposed to be transferred contain conditions which restrict the type and or number of aircraft that can be operated in a particular weight group of aircraft, or restrict the manner in which unit toll service can be provided between two points. We are of the opinion that there are significant differences in the operations proposed by Time Air, such that those specific conditions which were attached to the licences of Northward may frustrate rather than serve the public interest if they were to be attached to the licences of Time Air. We have therefore decided to amend those licence authorities, the transfer of which were not disallowed, where we considered those conditions to no longer be required in the public interest.

Looking specifically at the commercial air services that are proposed to be transferred from Northward to Gateway, Licence No. A.T.C. 344/48(C) authorizes Class 4 and Class 7 AIRA, AP commercial air services using aircraft in Group C, Group D (restricted to DC-3 aircraft) and Group E (restricted to propeller driven aircraft) from a base at Edmonton. Evidence adduced at the hearing revealed that Time Air proposes to dispose of its Group C aircraft. It will operate Shorts SD3-30 aircraft in Group D and De Havilland Dash 7 and Convair 640 aircraft in Group E. The evidence also indicated that Time Air would provide limited charter service, catering mainly to the tourist industry. Time Air provided no evidence that it proposed to operate any Class 7 Specialty commercial air services. On the basis of this evidence Time Air does not propose to use the Class 7 r Class 4 Group C authorities authorized by Licence No. A.T.C. 344/48(C), and it proposes to operate a different type of Group D aircraft than are presently authorized. In our opinion the transfer of the Class 7 and Class 4 Group C authorities authorized by

de la classe 4, au moyen d'aéronefs du groupe C, autorisés en vertu du permis n° A.T.C. 344/48(C), mais elle propose d'utiliser des aéronefs du groupe D d'un type différent de ceux présentement autorisés. À notre avis, le transfert des services aériens commerciaux de la classe 7 et de la classe 4, offerts au moyen d'aéronefs du groupe C et autorisés en vertu du permis n° A.T.C. 344/48(C). Est, par la présente, annulé ledit permis.

Le transfert du service aérien commercial de la classe 4, à partir d'une base située à Edmonton (Alberta) au moyen d'aéronefs du groupe D (restreint aux appareils de type DC-3) et du groupe E (restreint aux avions à hélices) et autorisé en vertu du permis n° A.T.C. 344/48(C) ne porte pas préjudice à l'intérêt public et est, par la présente, approuvé. De plus, nous sommes d'avis que la commodité et la nécessité du public justifient que nous modifions ce permis en supprimant la clause restreignant l'exploitation du service aérien au moyen d'appareils du groupe D. Par conséquent, est amendée la condition n° 1 du permis n° A.T.C. 344/48(C) qui se lira dorénavant comme suit:

> Dans son exploitation, la titulaire est limitée à l'utilisation d'aéronefs des groupes D et E, ce dernier étant restreint aux avions à hélices.

Le permis n° A.T.C. 155/51(CF) autorise l'exploitation d'un service aérien commercial de la classe 9-4, au moyen d'aéronefs des mêmes groupes de poids, aéronefs assujettis aux mêmes restrictions quant à leur type et exploités à partir de la même base que ceux visés par le permis n° A.T.C. 344/48(C). Nos conclusions sur le transfert du permis n° A.T.C. 344/48 (C) s'appliquent également au permis n° A.T.C. 155/51 (CF). Par conséquent, nous sommes d'avis que le transfert du service aérien commercial de la classe 9-4, au moyen d'aéronefs du groupe C et autorisé en vertu du permis n° A.T.C. 155/51(CF) porte préjudice au public et est, par la présente, rejeté. En conséquence, nous trouvons que la commodité et la nécessité du public justifient l'annulation du service aérien commercial de la classe 9-4, au moyen d'aéronefs du groupe C et autorisé en vertu du permis n° A.T.C. 155/51(CF). Est, par la présente, annulé ledit service. Le transfert du service aérien commercial de la classe 9-4 (affrètements internatio-

Licence No. A.T.C. 344/48(C) is prejudicial to the public interest and it is hereby disallowed. In consequence we find that public convenience and necessity requires the cancellation of he Class 7 and Class 4 Group C authorities under Licence No. A.T.C. 344/48(C) and they are hereby cancelled.

Transfer of the Class 4 Charter commercial air service using aircraft in Group D (restricted to DC-3 aircraft) and Group E (restricted to propeller driven aircraft) from a base at Edmonton, Alberta authorized by Licence No. A.T.C. 344/48(C) is not prejudicial to the public interest and is hereby not disallowed. Further, we are of the opinion that public convenience and necessity requires the amendment of this licence by the deletion of the aircraft type restriction in Group D. Therefore, Condition No. 1 of Licence No. A.T.C. 344/48(C) is amended to read as follows:

> The Licensee is restricted in its operation to the use of aircraft in Groups D and E (restricted to propeller driven aircraft in Group E).

Licence No. A.T.C. 155/51(CF) authorizes a Class 9-4 commercial air service using aircraft in the same weight groups, subject to the same aircraft type restrictions and operated from the same base as in Licence No. A.T.C. 344/48(C). Our findings concerning the transfer of Licence No. A.T.C. 344/48(C) are equally valid with respect to Licence No. A.T.C. 155/51(CF). Therefore, it is our opinion that the transfer of the Class 9-4 Group C authority authorized under Licence No. A.T.C. 155/51(CF) is prejudicial to the public interest and it is hereby disallowed. In consequence we find that public convenience and necessity requires the cancellation of the Class 9-4 Group C authority under Licence No. A.T.C. 155/51(CF) and it is hereby cancelled. Transfer of the Class 9-4 International Charter commercial air service using aircraft in Group D (restricted to DC-3 aircraft) and Group E (restricted to propeller driven aircraft) from a base at Edmonton, Alberta authorized under Licence No. A.T.C. 155/51(CF) is not prejudicial to the

naux), à partir d'une base située à Edmonton (Alberta), au moyen d'aéronefs des groupes B (restreint aux avions de type DC-3) et E (restreint aux avions à hélices) et autorisé en vertu du permis n° A.T.C. 155/51(CF) ne porte pas préjudice au public et est, par la présente approuvé. Nous sommes aussi d'avis que la commodité et la nécessité du public justifient que nous modifions ce permis en supprimant la clause restreignant l'exploitation du service aérien au moyen d'aéronefs du groupe D. Par conséquent est amendée la condition n° 1 du permis n° A.T.C. 155/51(CF) qui se lira dorénavant comme suit:

> Dans son exploitation, la titulaire est limitée à l'utilisation d'aéronefs des groupes D et E, ce dernier étant restreint aux avions à hélices.

public interest and is hereby not disallowed. Further, we are of the opinion that public convenience and necessity requires the amendment of this licence by the deletion of the aircraft type restriction in Group D. Therefore, Condition No. 1 of Licence No. A.T.C. 155/51(CF) is amended to read as follows:

> The Licensee is restricted in its operation to the use of aircraft in Groups D and E (restricted to propeller driven aircraft in Group E).

Le permis n° A.T.C. 41/46(C) autorise l'exploitation d'un service aérien commercial, à partir d'une base située à Calgary (Alberta) et au moyen d'aéronefs du groupe E (restreint à deux avions à hélices du groupe E). Time Air a déclaré qu'elle offrirait certains affrètements au moyen de ses appareils du groupe E. Par conséquent, nous estimons que le transfert du service aérien commercial de la classe 4 (affrètement) et autorisé en vertu du permis n° A.T.C. 41/46(C) ne porte pas préjudice au public et est, par la présente, approuvé. Nous remarquons aussi qu'il n'existe présentement aucune restriction quant au nombre d'aéronefs du groupe E que Time Air est autorisé à utiliser. Time Air exploite présentement une flotte composée de quatre avions du groupe E. Nous estimons qu'il ne serait pas dans l'intérêt public d'exiger que Time Air porte à deux le nombre de ses aéronefs du groupe E afin qu'elle puisse se conformer à la restriction numérique rattachée au permis n° A.T.C. 41/46(C). Par conséquent, nous estimons que la commodité et la nécessité au public justifient que nous modifions le permis n° A.T.C. 41/46(C) en supprimant la clause limitant à deux le nombre d'aéronefs du groupe E utilisés. Par la présente est amendée la condition n° 1 du permis n° A.T.C. 41/46(C) qui se lira dorénavant comme suit:

> Dans son exploitation, la titulaire est limitée à l'utilisation d'avions à hélices du groupe E.

Licence No. A.T.C. 41/46(C) authorizes Class 4 commercial air service, using aircraft in Group E (restricted to two non-jet aircraft in Group E) from a base at Calgary. Time Air has testified that it will provide some charter service using its Group E aircraft. We are therefore of the opinion that transfer of the Class 4 Charter commercial air service authorized under Licence No. A.T.C. 41/46(C) is not prejudicial to the public interest and it is hereby not disallowed. We further note that Time Air is presently not restricted as to the number of Group E aircraft that it is authorized to operate. At the present time it operates a fleet of four Group E aircraft. We do not consider that it would be in the public interest to require that Time Air reduce its Group E aircraft fleet to two aircraft in order that it may comply with the numerical restriction attaced to Licence No. A.T.C. 41/46(C). Therefore we find that public convenience and necessity requires the amendment of Licence No. A.T.C. 41/46(C) by deleting the restriction to two aircraft in Group E. Condition 1 of Licence No. A.T.C. 41/46(C) is hereby amended to read as follows:

> The Licensee is restricted in its operation to the use of propeller driven aircraft in Group E.

Le permis n° A.T.C. 323/63(CF) autorise l'exploitation d'un service aérien de la classe 9-4,

Licence No. A.T.C. 323/63(CF) authorizes a Class 9-4 commercial air service using aircraft

à partir d'une base située à Calgary (Alberta), au moyen d'aéronefs du groupe E (restreint à deux avions à hélices). Vu que les restrictions rattachées à ce permis sont les même qui s'appliquent au permis n° A.T.C. 41/46(C), nos conclusions portant sur le transfert de ce dernier valent aussi pour ce qui est du transfert du permis n° A.T.C. 323/63(CF). En conséquence, nous sommes d'avis que le transfert du service aérien autorisé en vertu de permis n° A.T.C. 323/63(CF) ne porte pas préjudice à l'intérêt public. Par la présente, nous ne nous opposons pas audit transfert. De plus, nous estimons que la commodité et la nécessité du public justifient que nous modifions le permis n° A.T.C. 323/63(CF) en supprimant la clause limitant à deux le nombre d'aéronefs du groupe E. Par la présente est amendée la condition n° 1 du permis n° A.T.C. 323/63(CF) qui se lira dorénavant comme suit:

> Dans son exploitation, la titulaire est limitée à l'utilisation d'avions à hélices du groupe E.

Le permis n° A.T.C. 2633/77(NS) autorise l'exploitation d'un service aérien commercial de la classe 2 entre points déterminés, à savoir Edmonton, Edson, Hinton et Vancouver, au moyen d'aéronefs des groupes C et E, ce dernier étant restreint à deux avions à hélices. La titulaire est tenue de faire une escale obligatoire à Hinton sur tous les vols entre Edmonton et Vancouver.

Les témoignages présentés par Time Air ont révélé qu'elle proposait d'offrir, dans un avenir rapproché, un service aérien entre Edmonton et Hinton et qu'elle espérait offrir un service à destination de Vancouver avant environ un an. Time Air n'a pas l'intention de desservir Edson. Les témoignages ont aussi établi que Time Air n'utilisera sur cette route que des aéronefs du groupe E, étant donné qu'elle se défaisait de ses appareils du groupe C.

D'après ces témoignages, nous sommes d'avis que le transfert du service aérien commercial desservant Edson au moyen d'aéronefs du groupe C et autorisé en vertu du permis n° A.T.C. 2633/77(NS) porte préjudice à l'intérêt public et est, par la présente, rejeté. Par conséquent, nous estimons que la commodité et la nécessité du public justifient l'annulation du service aérien commercial desservant Edson au moyen d'aéronefs du groupe C et autorisé en vertu du permis n° A.T.C. 2633/77(NS). Est, par

in Group E (restricted to two non-jet aircraft) from a base at Calgary. As the restrictions on this licence are the same as on Licence No. A.T.C. 41/46(C) our findings with respect to the transfer of that licence are also applicable to the transfer of Licence No. A.T.C. 323/63(CF). Accordingly, we are of the opinion that the transfer of Licence No. A.T.C. 323/63(CF) is not prejudicial to the public interest and it is hereby not disallowed. Further, we find that public convenience and necessity requires the amendment of Licence No. A.T.C. 323/63(CF) by deleting the restriction to two aircraft in Group E. Condition No. 1 of Licence No. A.T.C. 323/63(CF) is hereby amended to read as follows:

> The Licensee is restriction in its operation to the use of propeller driven aircraft in Group E.

Licence No. A.T.C. 2633/77(NS) authorizes Class 2 commercial air service using aircraft in Groups C and E (restricted to two non-jet aircraft in Group E) serving the points Edmonton, Edson, Hinton, and Vancouver. The Licensee is required to make a mandatory stop at Hinton on all flights between Edmonton and Vancouver.

Evidence presented by Time Air indicated that it proposes to provide service between Edmonton and Hinton within the immediate future and that it hopes to provide service to Vancouver within approximately one year. Time Air does not propose to serve Edson. The evidence also indicates that Time Air will only operate Group E aircraft on this route since it is disposing of its Group C aircraft.

On the basis of this evidence we are of the opinion that the transfer of the authority to operate Group C aircraft and to serve the point Edson, Alberta under Licences No. A.T.C. 2633/77(NS) is prejudicial to the public interest, and it is hereby disallowed. In consequence, we find that public convenience and necessity requires the cancellation of the authority to operate Group C aircraft and to serve the point Edson, Alberta under Licence No. A.T.C. 2633/77(NS) and those authorities are hereby

la présente, annulé ledit service aérien commercial régulier de la classe 2 entre points déterminés, à savoir Edmonton, Hinton (Alberta) et Vancouver (Colombie-Britannique), au moyen d'aéronefs du groupe E (restreint à deux avions à hélices) et autorisé en vertu du permis n° A.T.C. 2633/77(NS) ne porte pas préjudice à l'intérêt public. Par la présente, nous ne nous opposons pas audit transfert. Nous sommes également d'avis que la commodité et la nécessité du public justifient que nous modifions le permis n° A.T.C. 2633/77(NS) en supprimant la clause limitant à deux le nombre d'aéronefs du groupe E. Par la présente, est amendée la condition n° 1 du permis n° A.T.C. 2633/77(NS) qui se lira dorénavant comme suit:

> Dans son exploitation, la titulaire est limitée à l'utilisation d'avions à hélices du groupe E.

Vu l'échec de Northward d'assurer un service aérien vers Vancouver et vu l'absence de témoignages par Time Air quant à la façon dont elle compte offrir ce service, nous avons conclu que le service desservant le point Vancouver devrait être annulé. Nous ajoutons donc la condition supplémentaire suivante au permis n° A.T.C. 2633/77(NS):

> Est suspendue, par la présente, l'autorisation de desservir le point Vancouver (Colombie-Britannique). Avant d'exploiter un service aérien à destination de Vancouver, Time Air devra faire approuver par le Comité un plan d'exploitation faisant état des prévisions du trafic, de la base d'établissement de ces prévisions et d'un horaire pro forma des vols proposés à destination de Vancouver. Le manque de Time Air d'exploiter un service à destination de Vancouver dans les 12 mois qui suivent la délivrance du nouveau permis entraînera automatiquement l'annulation de l'autorisation de desservir ledit point.

Le permis n° A.T.C. 2642/77(NS) autorise l'exploitation d'un service aérien de la classe 3, entre points déterminés, à savoir Edmonton, St. Paul, Grand Centre et Bonnyville, au moyen d'aéronefs des groupes C et D. Les témoignages présentés par Time Air montrent qu'elle n'a pas l'intention de desservir St. Paul, Grand Centre ou Bonnyville. Étant donné que Time Air ne compte offrir aucun des services autorisés en

cancelled. Transfer of the Class 2 Regular Specific Point commercial air service using Group E aircraft (restricted to two non-jet aircraft) and serving the points Edmonton and Hinton, Alberta and Vancouver, B.C. authorized under Licence No. A.T.C. 2633/77(NS) is not prejudicial to the public interest and is hereby not disallowed. We are also of the opinion that public convenience and necessity requires the amendment of Licence No. A.T.C. 2633/77(NS) by deleting the numerical restriction of two aircraft in Group E. Condition No. 1 of Licence No. A.T.C. 2633/77(NS) is hereby amended to read to follows:

> The Licensee is restricted in its operation to the use of propeller driven aircraft in Group E.

In light of the failure of Northward to sustain service to the point Vancouver and in light of Time Air's failure to provide evidence as to the manner in which it intends to operate this service we concluded that authority to serve the point Vancouver should be suspended. Therefore, the following additional condition is hereby added to Licence No. A.T.C. 2633/77(NS):

> Authority to serve the point Vancouver, B.C. is hereby suspended. Prior to initiating service to Vancouver Time Air must secure the approval of the Committee for an operational plan giving traffic estimates, the basis for these estimates, and a pro forma schedule for the proposed service to Vancouver. Failure by Time Air to initiate service to Vancouver within a period of one year from the date of issuance of the new documents of licence will result in the automatic cancellation of the authority to serve the point Vancouver, B.C.

Licence No. A.T.C. 2642/77(NS) authorizes Class 3 service using aircraft in Groups C and D and serving the points Edmonton, St. Paul, Grand Centre and Bonnyville. Evidence presented by Time Air reveals that it does not propose to serve St. Paul, Grand Centre or Bonnyville. Since Time Air does not propose to provide any of the services authorized by this licence we are of the opinion that the proposed transfer of

vertu de ce permis, nous sommes d'avis que le transfert proposé de ce service porterait préjudice au public. Est, par la présente, rejeté ledit transfert. Par conséquent, nous estimons que la commodité et la nécessité du public justifient l'annulation dudit permis. Est, par la présente, annulé le permis n° A.T.C. 2642/77(NS).

Le permis n° A.T.C. 2309/74(NS) autorise l'exploitation d'un service aérien commercial régulier de la classe 2 entre points déterminés, à savoir Edmonton, Slave Lake, Peace River et Rainbow Lake, au moyen d'aéronefs des groupes C, D (restreint aux appareils de type DC-3) et E (restreint à deux avions à hélices). De plus, il est interdit à la titulaire d'offrir un service sans escale entre Edmonton et Peace River. Les témoignages présentés par Time Air révèlent qu'elle ne desservirait pas le point Slave Lake mais qu'elle exploiterait un service entre Edmonton, Peace River et Rainbow Lake. Un tel service irait à l'encontre de la conditon du permis selon laquelle la titulaire ne peut offrir un service sans escale entre Edmonton et Peace River. Toutefois, nous constatons que Time Air offre depuis quelque temps déjà, en vertu d'une autorisation temporaire du Comité, un service direct entre Edmonton et Peace River. Personne n'a témoigné que ce service temporaire a eu un effet préjudiciable sur les services offerts par P.W.A. Cependant, il a été établi que le service offert par Time Air en vertu d'une autorisation temporaire répondait à une demande locale et que le transporteur n'exploiterait plus le service aérien, au moyen d'aéronefs du groupe C et autorisé en vertu du permis n° A.T.C. 2309/74(NS) étant donné qu'il avait l'intention de se défaire de ses appareils de ce groupe particulier.

Ayant entendu ces témoignages, nous sommes d'avis que le transfert du service aérien de la classe 2, au moyen d'aéronefs du groupe C, et du service aérien desservent Slave Lake, en vertu du permis n° A.T.C. 2309/74(NS), porterait préjudice à l'intérêt public et est, par la présente, rejeté. Par conséquent, nous estimons que la commodité et la nécessité du public justifient l'annulation du service aérien de la classe 2, au moyen d'aéronefs du groupe C, de même que du service aérien desservant Slave Lake et autorisé en vertu du permis n° A.T.C. 2309/74(NS). Sont, par la présente, annulés lesdits services. Le transfert du service aérien régulier de la classe 2 entre points déterminés, à savoir Edmonton, Peace River et Rainbow Lake, au moyen d'aéthis service would be prejudicial to the public interest and it is hereby disallowed. Consequently, we find that public convenience and necessity requires the cancellation of Licence No. A.T.C. 2642/77(NS), and it is hereby cancelled.

Licence No. A.T.C. 2309/74(NS) authorizes Class 2 commercial air service using aircraft in Group C, D (restricted to DC-3 aircraft) and E (restricted to two non-jet aircraft) and serving the points Edmonton, Slave Lake, Peace River and Rainbow Lake. The Licensee is also restricted from providing non-stop service between Edmonton and Peace River. Time Air's evidence reveals that it would not serve the point Slave Lake but it would provide service between Edmonton, Peace River and Rainbow Lake. To provide the service in this manner would violate the condition of the licence which prohibits the Licensee from providing non-stop service between Edmonton and Peace River. However, we note that Time Air has been providing direct service between Edmonton and Peace River for some time under temporary authority granted by the Committee. There is no evidence that this temporary service has had a detrimental impact on the competing services provided by P.W.A., but there is evidence that the temporary service provided by Time Air has satisfied a local demand. The evidence also reveals that the Group C authority of Licence No. A.T.C. 2309/74(NS) will not be utilized since Time Air is proposing to dispose of its Group C aircraft.

Having considered this evidence we are of the opinion that the transfer of the Class 2 Group C authority and the authority to serve Slave Lake autorized by Licence No. A.T.C. 2309/74(NS) would be prejudicial to the public interest and they are hereby disallowed. In consequence we find that public convenience and necessity requires the cancellation of the Group C authority and the authority to serve Slave Lake under License No. A.T.C. 2309/74(NS), and those authorities are hereby cancelled. Transfer of the Class 2 Regular Specific Point commercial air service using aircraft in Group E (restricted to two non-jet aircraft) and serving the points Edmonton, Peace River and Rainbow Lake is not prejudicial to the public interest and it is hereby

ronefs du groupe E (restreint à deux avions à hélices), ne porte pas préjudice à l'intérêt public. Par la présente, nous ne nous opposons par audit transfert. Nous sommes également d'avis que la commodité et la nécessité du public justifient que nous modifions ce permis en supprimant la clause obligeant le transporteur à effectuer une escale entre Edmonton et Peace River, la clause limitant le transporteur à l'utilisation d'aéronefs du groupe D et la clause limitant le nombre d'aéronefs du groupe D. Par conséquent, est annulée par la présente la condition n° 2 du permis n° A.T.C. 2309/74(NS) et est amendée la condition n° 1 dudit permis qui se lira dorénavant comme suit:

> Dans son exploitation, la titulaire est limitée à l'utilisation d'aéronefs des groupes D et E, ce dernier étant restreint aux avions à hélices du groupe E.

Le permis n° A.T.C. 1880/69(NS) autorise l'exploitation d'un service aérien de la classe 3 entre points déterminés, à savoir Edmonton, Slave Lake, High Prairie, Peace River, Rainbow Lake, Lac La Biche et Fort McMurray, au moyen d'aéronefs des groupes C et D (restreints aux aéronefs du type DC-3). En vertu dudit permis, la titulaire ne peut effectuer des vols sans escale entre Peace River et Edmonton ou entre Fort McMurray et Edmonton.

Les seuls points visés par ce permis que Time Air a l'intention de desservir sont Edmonton, Peace River et Rainbow Lake. Le permis n° A.T.C 2309/74(NS) autorise aussi l'exploitation de ces trois points, tout comme le permis n° A.T.C. 1880/69(NS). Par conséquent, nous sommes d'avis que le transfert du permis n° A.T.C. 1880/69(NS) serait préjudiciable à l'intérêt public et il est, par la présente, rejeté. En conséquence, nous estimons que la commodité et la nécessité du public justifient l'annulation du permis n° A.T.C. 1880/69(NS). Est, par la présente, annulé ledit permis.

Le permis n° A.T.C 2930/79(NS) autorise l'exploitation d'un service aérien commercial de la classe 3 entre points déterminés, à savoir Edmonton, Lloydminster et Calgary, au moyen d'aéronefs des groupes C et D. En vertu dudit permis, la titulaire est tenue de faire une escale à Lloydminster lorsqu'elle effectue un vol entre Calgary et Edmonton.

not disallowed. Further, we are of the opinion that public convenience and necessity requires the amendment of this licence by deleting the requirement to make a mandatory stop between Edmonton and Peace River, by deleting the aircraft type restriction in Group D, and by deleting the numerical restriction in Group E. Therefore, Condition No. 2 of Licence No. A.T.C. 2309/74 (NS) is hereby deleted and Condition No. 1 of the said licence is amended to read as follows:

> The Licensee is restricted in its operation to the use of aircraft in Groups D and E (restricted to propeller driven aircraft in Group E).

Licence No. A.T.C. 1880/69(NS) authorizes Class 3 service using aircraft in Groups C and D (restricted to DC-3 aircraft) and serving the points Edmonton, Slave Lake, High Prairie, Peace River, Rainbow Lake, Lac la Biche and Fort McMurray. The Licensee is also restricted from operating non-stop flights between Peace River and Edmonton and between Fort McMurray and Edmonton.

The only points on this licence which Time Air proposes to serve are Edmonton, Peace River and Rainbow Lake. Service to these three points is also authorized by Licence No. A.T.C. 2309/74 (NS) which renders Licence No. A.T.C. 1880/69 (NS) redundant. We are therefore of the opinion that the transfer of Licence No. A.T.C. 1880/69 (NS) would be prejudicial to the public interest and it is hereby disallowed. Consequently, we find that public convenience and necessity requires the cancellation of Licence No. A.T.C. 1880/69(NS), and it is hereby cancelled.

Licence No. A.T.C 2930/79(NS) authorizes Class 3 commercial air service using aircraft in Groups C and D and serving the points Edmonton, Lloydminster and Calgary. The Licensee is also required to make a stop at Lloydminster on all flights between Calgary and Edmonton.

Des témoignages ont établi que Time Air ne comptait plus desservir Lloydminster. Etant donné que ce service ne serait plus exploité, nous sommes d'avis que le transfert du permis n° A.T.C. 1880/69(NS) serait préjudiciable à l'intérêt public. Est, par la présente, rejeté ledit transfert. Par conséquent, nous estimons que la commodité et la nécessité du public justifient l'annulation du permis n° A.T.C 1880/69(NS). Est, par la présente, annulé ledit permis.

Les derniers services visés par la proposition de transfert ont été autorisés en vertu de la *décision n° 6060* du C.T.A. Avant d'étudier la proposition, nous devons d'abord rendre un jugement sur notre révision de cette partie de la *décision n° 6060* qui accédait à la requête de Gateway Aviation Ltd.

La *décision n° 6060*, datée du 1er février 1980, portait sur les requêtes de Gateway et de P.W.A. Par cette décision, le Comité accédait à la requête de Gateway (devenue Northward) en vue d'exploiter un service aérien commercial de la classe 2 entre points déterminés, à savoir Edmonton et Cold Lake/Grand Centre, au moyen d'aéronefs du groupe E, et rejetait la requête de P.W.A. en vue de desservir le point Cold Lake/Grand Centre.

Par la suite, P.W.A. a présenté une requête en révision de cette partie de la *décision n° 6060* qui rejetait sa proposition d'ajouter le point Cold Lake/Grand Centre à son permis n° A.T.C. 1023/59(S).

Au cours de ses délibérations, le Comité de révision a tenu compte des nouvelles circonstances depuis le rendement de la *décision n° 6060*, notamment (i) la faillite de Northward, (ii) l'autorisation temporaire accordée à Time Air en vue de desservir les points Edmonton et Cold Lake et la suspension subséquente de ce service, faute d'une demande suffisante, et (iii) l'avis de proposition présentée par le syndic en vue de la rétrocession à Gateway, entre autre choses, de l'autorisation accordé à Northward en vertu de la *décision n° 6060* ainsi que l'avis de proposition présentée conjointement par Gateway et Time Air en vue du transfert de toutes les actions de Gateway à Time Air et de la fusion subséquente de ces deux transporteurs.

Evidence shows that Time Air is no longer proposing to serve Lloydminster. Thus this authority would not be utilized. We are therefore of the opinion that the transfer of Licence No. A.T.C. 1880/69(NS) would be prejudicial to the public interest and it is hereby disallowed. Consequently, we find public convenience and necessity requires the cancellation of Licence No. A.T.C. 1880/69(NS), and it is hereby cancelled.

The final authority for which there is a transfer proposal is A.T.C. *Decision No. 6060*. Prior to considering this transaction we must first render a judgement on or review of that part of *Decision No. 6060* which granted the application of Gateway Aviation Ltd.

Decision No. 6060 dated February 1, 1980 dealt with the applications of Gateway and P.W.A. The Decision approved the application by Gateway (now Northward) for authority to operate a Class 2 commercial air service serving the points Edmonton and Cold Lake/Grand Centre, using aircraft in Group E, and denied the application by P.W.A. for authority to also serve the point Cold Lake/Grand Centre.

Subsequently, P.W.A. applied for review of that portion of *Decision No. 6060* which denied its application to add the point Cold Lake/Grand Centre to its Licence No. A.T.C. 1023/59(S).

The Review Committee, in its deliberations, took note of the new circumstances that had arisen since the issuance of *Decision No. 6060*. In particular, the Review Committee referred to (i) Northward's bankruptcy, (ii) the temporary authority granted to Time Air to serve the points Edmonton and Cold Lake and Time Air's subsequent suspension of that service on the grounds of insufficient traffic demand, and (iii) the notice of proposal by the Trustee to transfer back to Gateway, among other things, the authority granted to Northward by *Decision No. 6060*, and the notice of proposal between Gateway and Time Air for the transfer of all shares of Gateway to Time Air and the subsequent amalgamation of those two companies.

En raison des circonstances nouvelles susmentionnées, le Comité de révision a suggéré au Comité des transports aériens de réviser, de sa propre initiative, la partie de la *décision n° 6060* qui accédait à la requête de Gateway (devenue Northward).

L'*ordonnance n° 1981-A-181* sommait Northward d'exposer ses raisons, dans un délai de 30 jours à partir de sa date d'émission, pour lesquelles on ne devrait pas procéder à la révision et la rescision de la partie de la *décision* qui accédait à la requête de Gateway (devenue Northward), conformément aux pouvoirs conférés au Comité en vertu de l'article 63 de la *Loi nationale sur les transports* de réviser, rescinder, changer ou modifier ses ordonnances ou décisions.

Le syndic, Gateway et Time Air ont tous trois donné suite à *l'ordonnance n° 1981-A-181*. Après avoir étudié des représentations, le Comité a fait savoir par un télex en date du 10 juin 1981 qu'il réviserait cette partie de la *décision n° 6060* qui accédait à la requête de Gateway; que la révision se ferait dans le cadre d'audiences publiques afin de permettre à toutes les parties de revoir ou d'étoffer leurs arguments ou leurs témoignages; et qu'il déciderait, au terme des audiences publiques, s'il devait ou non confirmer, modifier ou rescinder cette partie de la *décision n° 6060*.

Dans les représentations écrites reçues avant le début des audiences publiques, on a fortement fait valoir qu'il était primordial de ne pas modifier cette partie de la *décision*, vu que le transfert des services autorisés en vertu de ladite décision faisant partie de la transaction proposée par Gateway, Time Air et le syndic. On a aussi fait remarquer qu'une fois les transferts approuvés, Time Air serait en mesure d'assurer les services conformément aux conditions stipulées dans la *décision n° 6060*. Ces arguments ont été rappelés lors des audiences publiques. M. Curran a soutenu que les créanciers de Northward représentaient une partie du public et que, par conséquent, il était dans l'intérêt public de défendre leurs droits en ne modifiant pas la transaction par l'annulation ou l'amendement des services autorisés. Time Air a fait valoir que le Comité, par sa *décision n° 6060*, a accédé à la requête d'un transporteur d'importance comparable à la sienne pour le motif qu'une usine

By reason of the aforementioned change of circumstances, the Review Committee suggested to the Air Transport Committee that it consider reviewing, of its own motion, that part of *Decision No. 6060* which had granted the application by Gateway (now Northward).

By *Order No. 1981-A-181* Northward was required to show cause within a period of thirty days from the date of the Order why *Decision No. 6060*, in respect to that part which granted the application by Gateway (now Northward), should not be reviewed, and rescinded, pursuant to the Committee's power under section 63 of the *National Transportation Act* to review, rescind, change, alter or vary any decision or order made by it.

The Trustee, Gateway and Time Air all replied to *Order No. 1981-A-181*. After considering these representations the Committee advised by Telex dated June 10, 1981 that it would review that part of *Decision No. 6060* which granted the application of Gateway; that the review would be carried out at this public hearing thereby allowing all parties to review or supplement their arguments or evidence; and that the A.T.C. would decide whether or not to confirm, vary or rescind that part of *Decision No. 6060* subsequent to the public hearing.

In the written representations received prior to the hearing it was strongly argued that since the transfer of *Decision No. 6060* was included as part of the proposed transfer package between Gateway/Trustee/Time Air that it was essential that this authority not be altered. Concern was expressed that such an action might bring about a termination of the entire agreement. It was further argued that once the transfers had been not disallowed Time Air would be in a position to provide the services in the manner authorized by *Decision No. 6060*. These submissions were reinforced at the hearing. Mr. Curran argued that the creditors of Northward represent part of the public and that it is therefore in the public interest to protect the rights of the creditors by not altering the package, through cancellation or amendment of these licence authorities. Time Air argued that *Decision No. 6060* was granted to a company with similar operating capabilities on the premise that the heavy oil plant would be

d'huile lourde serait construite à Cold Lake. Time Air pense toujours que l'usine sera construite, que sa capacité d'exploitation se compare à celle de Gateway et qu'il n'existe pas de circonstances nouvelles qui justifieraient la modification ou la rescision des services autorisés en vertu de la *décision n° 6060*.

Plusieurs raisons nous poussent à réfuter les raisonnements présentés par le syndic et par Time Air. En ce qui concerne l'argument selon lequel les créanciers font partie du public, nous nous empressons de souligner que le mot public, tel qu'il est utilisé dans la Loi nationale sur les transports, se rapporte généralement aux utilisateurs des services de transport. Ainsi, c'est à titre d'utilisateurs de services de transport que les créanciers de Northward font partie du public et il n'est pas de notre responsabilité de protéger les intérêts de ces créanciers en tant que groupe d'intérêt privé. La *décision n° 1980-08* du Comité de révision a clairement établi cette nuance.

Pour ce qui est du raisonnement selon lequel les circonstances entourant la *décision n° 6060* n'ont pas changé, nous sommes d'avis qu'il y a eu des changements très importants au niveau des circonstances. La *décision n° 6060* établit clairement que Gateway a fait une requête en autorisation d'exploiter un service aérien de la classe 2 entre points déterminés, à savoir Edmonton et Cold Lake, en vue d'améliorer son service aérien actuel de la classe 3. Le service que proposait d'offrir Gateway répondrait tant à la demande existante qu'à la demande qui naîtrait de la construction de l'usine d'huile lourde à Cold Lake. En revanche, la proposition de P.W.A. reposait entièrement sur la construction de cette usine d'huile lourde et revêtait un caractère spéculatif puisque aucune date de début des travaux de construction de ladite usine n'avait encore été annoncée. Le Comité a tenu compte de cette différence avant d'établir que seul le service proposé par Gateway était alors indispensable, comme en témoigne le passage suivant tiré de la *décision n° 6060*: "En revanche, le Comité est d'avis que, présentement, le trafic n'est pas suffisamment important pour justifier la desserte de Cold Lake/Grand Centre par deux transporteurs".

constructed in Cold Lake. Time Air believes that the plant still will be built and that Time Air's operating capabilities are comparable to Gateway's, thus there has been no change in the circumstances which would necessitate an amendment or rescission of the authority granted by *Decision No. 6060*.

The Panel rejects the views expressed by the Trustee and Time Air on several grounds. With respect to the argument that Northward's creditors are part of the public, we hasten to point out that the word public as it is used in the National Transportation Act has been generally interpreted to refer to the users of transportation services. Thus the creditors of Northward are part of the public insofar as their requirement for the services proposed to be provided are concerned, but as a special interest group we have no responsibility to protect their interests beyond the considerations which have already been accorded the Trustee. This has been clearly established in Review Committee *Decision No. 1980-08*.

In regard to the argument that the circumstances which affect *Decision No. 6060* have not changed, we are of the opinion that there are very considerable changes in circumstances. *Decision No. 6060* clearly reveals that Gateway applied for a Class 2 service between Edmonton and Cold Lake in order to upgrade its existing Class 3 service. The service proposed by Gateway would serve both the existing demand and any increased demand generated by construction of the heavy oil plant. On the other hand the proposal of P.W.A. was entirely dependent on the construction of the heavy oil plant and was speculative in nature since there had been no announcement of a starting date for construction. The Committee took this difference into account in determining that only the service proposed by Gateway was required at that time, as is revealed in the following passage from *Decision No. 6060*, "The Committee on the other hand is of the opinion that at the present time there is insufficient traffic to warrant two carriers serving Cold Lake/Grand Centre".

Dans son témoignage, Time Air a déclaré qu'elle n'exploiterait un service aérien à destination de Cold Lake que lorsque commenceraient les travaux de construction de l'usine d'huile lourde. Ainsi, elle défend la même position que P.W.A. C'est maintenant Southern Frontier qui offre d'exploiter un service aérien qui ressemble à celui qu'avait proposé d'offrir Gateway.

Nous avons également tenu compte des commentaires voulant qu'il était indispensable d'autoriser Time Air à desservir Cold Lake afin qu'un service satisfaisant puisse être assuré entre Edmonton et Cold Lake dans les 30 jours suivant l'octroi de contrat de construction de l'usine d'huile lourde. Il existe toutefois des procédures qui nous permettront d'agir avec célérité sans que nous devions accéder à des requêtes fondées sur des spéculations. Nous sommes d'avis que l'intérêt du public sera mieux servi ainsi puisque la demande réelle ne sera connue que lorsqu'on aura octroyé le contrat de construction et que l'entrepreneur aura défini ses besoins.

Toutes ces raisons nous portent à conclure qu'il existe de nouvelles circonstances et que la commodité et la nécessité du public justifient la rescision de cette partie de la *décision n° 6060* qui autorise Gateway à exploiter un service aérien de la classe 2.

Sur la base de cette conclusion, nous n'avons donc pas à considérer le transfert du service autorisé en vertu de la *décision n° 6060* de Northward à Gateway. De plus, nous ne voyons pas le besoin de déterminer si une décision peut faire l'objet d'une avis de proposition de transfert en vertu de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports*.

Quant à la demande de transfert de toutes les actions de Gateway à Time Air de même qu'aux transferts et changements de noms subséquents en vue de la création de Time Air (1981) Ltd., à titre de société d'exploitation, nous avons étudié les représentations et sommes d'avis que les transactions proposées ne portent pas préjudice à l'intérêt public. Par conséquent, nous ne nous opposons pas aux transactions proposées.

In its testimony Time Air has stated that it will only provide service to Cold Lake if construction commences on the heavy oil project. Thus it has now adopted the same position as P.W.A. The carrier that now proposes to provide service in a manner similar to that previously proposed by Gateway is Southern Frontier.

We have also taken in consideration the comments that it is imperative that Time Air be authorized to serve Cold Lake to ensure that adequate service will be available between Edmonton and Cold Lake within thirty days of the announcement of the awarding of a contract for the construction of the heavy oil plant. We appreciate the need for speed in this situation and we are fully prepared to deal with this matter expeditiously, when it occurs. However, there are procedures which will enable us to respond expeditiously without granting authorities on speculation. We are of the opinion that this will best satisfy the public interest since the true nature of the demand will not be known until after the contract has been awarded, and the contractor identifies its requirements.

For all these reasons it is our finding that changed circumstances do exist, and we believe that public convenience and necessity requires the rescission of that part of *Decision No. 6060* which granted Class 2 authority to Gateway.

In light of this finding, we therefore need not entertain the proposed transfer of *Decision No. 6060* from Northward to Gateway. We also find it unnecessary to determine whether a Decision can be the object of a notice of proposal for transfer under Section 27 of the *National Transportation Act*.

Turning now to the matter of the application for the transfer of all of the issued shares of Gateway to Time Air and the subsequent transfers and changes of name leading to the creation of Time Air (1981) Ltd. as the operating company, we have considered the representations and are of the opinion that the proposed transactions are not prejudicial to the public interest. The proposed transactions are therefore not disallowed.

Malgré que nous ne nous opposons pas au transfert des permis et des actions ni à la réorganisation subséquente de Time Air et de Gateway, nous estimons qu'il est de notre devoir de souligner que Time Air ne pourra exploiter les vols réguliers figurant dans les horaires pro forma qu'elle a soumis lors des audiences publiques. Selon ces horaires, Time Air proposait d'exploiter un tronçon reliant Edmonton, Peace River et Grande Prairie de même qu'un autre tronçon reliant Edmonton, Grande Prairie et Hinton. Grande Prairie représente un point sur le permis de la classe 2 que détient présentement Time Air. Cependant, Grande Prairie n'est un point sur aucun des permis visés par les transferts proposés. Par conséquent, un service direct entre Grande Prairie et Peace River et entre Grande Prairie et Hinton ne peut être autorisé. Si Time Air désire exploiter les vols figurant dans les horaires pro forma qu'elle nous a soumis, elle devra faire une requête appropriée dont nous ferons donner l'avis public et établir la preuve que la commodité et la nécessité du public présentes et futures justifient l'autorisation du service proposé.

En vue de rendre notre décision de ne pas nous opposer aux transferts proposés, nous avons considéré la viabilité des services proposés et les effets que pourraient avoir les pertes financières sur les exploitations actuelles de Time Air. Nous sommes préoccupés du fait que les transporteurs qui ont desservi ces tronçons avant Time Air ont éprouvé des difficultés à tirer de ces tronçons des revenus suffisamment élevés pour leur permettre d'assurer ce service. À cette préoccupation se joignent les prévisions de trafic apparemment exagérées de Time Air, compte tenu de son expérience de desserte en vertu d'une autorisation temporaire. De plus, les prévisions de trafic de Time Air reposaient dans une forte proportion sur des tronçons qu'elle ne pourra exploiter pour les raisons précitées. En revanche, nous reconnaissons que Time Air a énormément d'expérience au niveau de la prestation de vols réguliers à destination de petites communautés en Alberta. Cette expérience devrait l'aider à faire croître la demande sur ces routes proposées. Nous sommes néanmoins d'avis que les services que propose Time Air seront au mieux marginalement viables pendant la première année ou deux d'exploitation.

Cependant, il n'est rare que l'exploitation d'une nouvelle route entraîne pour un trans-

In not disallowing the transfer of licences, shares and the subsequent reorganization of Time Air and Gateway we find it necessary to point out that this would still not enable Time Air to provide the scheduled services in the manner contemplated in the pro forma schedules which it submitted at the hearing. In the pro forma schedules Time Air proposed to operate a route linking Edmonton, Peace River and Grande Prairie and another route linking Edmonton, Grande Prairie and Hinton. Grande Prairie is a point on Time Air's existing Class 2 licence, but it is not a point on any of the licences involved in the proposed transfers. Therefore, direct service between Grande Prairie and Peace River and between Grande Prairie and Hinton would not be permissible. If Time Air wishes to provide service in the manner identified in its pro forma schedules it must submit an appropriate application (which will be given public notice) and demonstrate that the proposed service is required by the present and future public convenience and necessity.

In arriving at the decision to not disallow the proposed transfers treated in this Decision the Panel took into consideration the viability of the proposed services and the impact which losses may have on Time Air's present operations. We are concerned by the fact that the predecessors of Time Air on the routes involved experienced difficulty in achieving sufficient revenues from these routes to sustain their operations. This concern is reinforced by the fact that Time Air's traffic projections appear very optimistic in light of its own experience under temporary authority. Furthermore, a large proportion of Time Air's projected traffic was based upon flying on routes which Time Air will not be authorized to operate (for the reason described in the paragraph above). On the other hand, we recognize that Time Air has a wealth of experience in providing scheduled service to small communities in Alberta. This experience should assist Time Air in stimulating new traffic on the proposed routes. Nevertheless, we are of the opinion that the services which Time Air proposes to provide are likely to be no better than marginally viable in the first year or two of operation.

However, it is not uncommon for an air carrier to incur short term losses on a new route

porteur aérien des pertes à court terme puisqu'il lui faut défrayer des coûts de démarrage et attendre habituellement quelque temps avant que le marché ne se développe. Ces pertes à court terme n'inquiètent pas les transporteurs capables de les assumer. Toutefois, en ce qui concerne ces transferts proposés, nous sommes préoccuppés du fait que Time Air a entrepris il y a deux ans un important programme d'expansion de sa flotte d'aéronefs qui l'a laissée dans une position de sous- capitalisation, situation à laquelle Time Air a fait allusion à plusieurs reprises au cours des audiences publiques. Cette situation réduit de beaucoup la capacité de Time Air d'assumer les frais d'exploitation qu'elle devra peut-être engager pour exploiter les services proposés. Nous sommes d'avis qu'à moins que Time Air ne rétablisse d'abord un niveau de capitalisation satisfaisant, en répondant aux exigences financières normales du Comité, tant les nouveaux services proposés que les services qu'elle exploite déjà risquent d'être perturbés. Nous n'estimons pas que cette situation est dans le meilleur intérêt du public. Par conséquent, le transfert des services aériens commerciaux, tels qu'ils sont décrits ci-dessus, de Northward Airlines Ltd. (par son syndic de faillite, Touche Ross Ltd.) à Gateway Aviation Ltd.; le transfert de toutes les actions de Gateway Aviation Ltd. à Time Air Ltd.; le transfert de l'ensemble de l'actif, du passif et des services aériens autorisés en vertu du permis n° A.T.C. 1645/66(NS) et de la *décision n° 6542* de Time Air à Gateway Aviation Ltd.; et le changement du nom de Time Air Ltd., la société mère proposée, à Time Holding Ltd. n'est pas par la présente, désapprouvé mais assujetti aux conditions suivantes:

1) dans les 60 jours qui suivront la date de cette décision, Time Air (1981) Ltd. devra faire approuver par le Comité un plan dans lequel elle expliquera comment elle entend satisfaire aux exigences financières normales du Comité.

2) dans les 180 jours qui suivront la date de cette décision, Time Air (1981) Ltd. devra se conformer aux exigences applicables du Comité, notamment à celles visant le financement et le dépôt de documents.

since start up costs must be covered and it usually takes some time for the market to develop. These short term losses are not a cause for concern when the carrier has the financial capability to withstand these losses. However, with respect to these proposed transfers we are concerned by the fact that Time Air has undertaken a substantial expansion of its aircraft fleet in the last two years which has left it in a position of being under-capitalized, a situation alluded to by Time Air in public on several occasions. This situation greatly reduces Time Air's capability to withstand operational losses that may be incurred on the proposed services. It is our opinion that unless Time Air first corrects its capital imbalance, by meeting the Committee's normal financial requirements, the reliability of both the new services which Time Air is proposing to provide as well as its existing services may be jeopardized. We do not consider this to be in the public interest. Therefore, the transfer of the commercial air services, as described above, from Northward Airlines Ltd. (by its Trustee in Bankruptcy, Touche Ross Ltd.) to Gateway Aviation Ltd.; the transfer of all issued shares of Gateway Aviation Ltd. to Time Air Ltd.; the transfer of all Time Air Ltd. assets, liabilities, and commercial air services authorized under A.T.C. Licence No. 1645/66(NS) and under *Decision No. 6542* to Gateway Aviation Ltd.; the change of name of Gateway Aviation Ltd. to Time Air (1981) Ltd.; and the change of name of Time Air Ltd., the proposed parent company, to Time Holding Ltd. is hereby not disallowed subject to the following conditions:

1) within a period of 60 days from the date of this Decision Time Air (1981) Ltd. must file a plan acceptable to the Committee detailing how it will satisfy the normal financial requirements of the Committee,

2) within a period of 180 days from the date of this Decision Time Air (1981) Ltd. must comply with the filing, financial and other requirements of the Committee, as applicable.

Le manque de Time Air (1981) Ltd. de se conformer aux conditions précitées entraînera automatiquement le rejet des transferts et des changements de noms décrits ci-dessus.

Les services aériens commerciaux autorisés en vertu des permis décrits ci-dessus demeureront au nom de Northward Airlines Ltd. et le service aérien commercial autorisé en vertu du permis n° A.T.C. 1645/66(NS) et de la *décision n° 6542* demeurera au nom de Time Air Ltd. et continuera d'être exploité par celle-ci jusqu'à ce qu'un nouveau permis soit délivré au nom de Time Air (1981) Ltd. Un nouveau permis sera délivré à Time Air (1981) Ltd. dès qu'elle se sera conformée aux exigences applicables du Comité.

Failure by Time Air (1981) Ltd. to comply with the aforementioned conditions will result in an automatic disallowance of the transfers and changes of name described above.

The commercial air services authorized by the licences described above shall remain in the name of Northward Airlines Ltd. and the commercial air service authorized by A.T.C. Licence No. 1645/66(NS) and *Decision No. 6542* shall remain in the name of and continue to be operated by Time Air Ltd. until new documents of licence have been issued to Time Air (1981) Ltd. New documents of licence shall be issued to Time Air (1981) Ltd. upon compliance by it with the requirements of the Committee.

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR VÉHICULE À MOTEUR

MOTOR VEHICLE TRANSPORT COMMITTEE

Relative à l'enquête menée par le Comité des transports par véhicule à moteur de la Commission canadienne des transports suite à l'opposition faite en vertu de l'article 27 de la Loi nationale sur les transports, par le local 14 de la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, de Halifax (Nouvelle-Écosse) aux intentions des Chemins de fer Nationaux du Canada de Montréal (Québec), qui se proposent d'acheter indirectement, par l'intermédiaire de leur filiale à part entière, Transport Husband (Québec) Inc., 7300 rue Pullman, Montréal (Québec), un intérêt dans les affaires des Entreprises Bussières Ltée., C.P. 160, Ancienne-Lorette (Québec) qui contrôlent, entre autres compagnies, Bellechasse Transport Inc., Rimouski Transport Limitée, Speedway Express Limited, Keith MacKinnon Transport Limited et Overnite Express (1980) Inc.

Répertorié: Re Fraternité canadienne des cheminots et al.

Comité des transports par véhicule à moteur: J.A.D. Magee (président), Y. Dubé et R.M. March.

Décision n°: MV-27-161, (M-81-6)
Date de la décision: le 10 avril 1981
Dossier n°: MV-C-80

Transport par véhicule à moteur - Proposition de transfert - Enquête pour déterminer si l'acquisition proposée restreindra indûment la concurrence ou portera autrement préjudice à l'intérêt public.

Par l'intermédiaire de sa filiale, Transport Husband (Québec), le CN se propose d'acquérir un intérêt dans les affaires des Entreprises Bussières Ltée, propriétaires de compagnies de camionnage. Suite à l'opposition présentée en vertu de l'article 27 de la Loi nationale sur les transports *par la Fraternité canadienne des cheminots, le Comité des transports par véhicule à moteur doit tenir une enquête. Il déterminera si l'acquisition proposée "restreindra indûment la concurrence ou portera autrement préjudice à l'intérêt public".*

In the matter of the investigation being conducted by the Canadian Transport Commission's Motor Vehicle Transport Committe resulting from the objection filed pursuant to section 27 of the National Transportation Act by Local 14 of the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers, Halifax, Nova Scotia, to the proposed acquisition by the Canadian National Railways Company of Montréal, Québec, indirectly by means of its wholly-owned subsidiary, Transport Husband (Québec) Inc., 7300 Pullman Street, Montréal, Québec, of an interest in the business of Les Entreprises Bussières Ltée, P.O. Box 160, Ancienne-Lorette, Québec, which controls, among other companies, Bellechasse Transport Inc., Rimouski Transport Limitée, Speedway Express Limited, Keith MacKinnon Transport Limited and Overnite Express (1980) Inc.

Indexed as: Re Canadian Brotherhood of Railway Transport et al.

Motor Vehicle Committee: J.A.D. Magee (Chairman), Y. Dubé and R.M. March.

Decision No.: MV-27-161, (M-81-6)
Date of Decision: April 10, 1981
File No.: MV-C-80

Motor vehicle transport - Proposal for transfer - Inquiry to determine whether the proposed acquisition will unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest.

CN has indicated its intention to acquire, through its subsidiary, Transport Husband (Québec) Inc., an interest in the business of Les Entreprises Bussières Ltée which owned trucking companies. The objection filed pursuant to section 27 of the National Transportation Act *by the Canadian Brotherhood of Railway Transport activated the Motor Vehicle Transport Committee investigation into the matter. The Committee must decide if the proposed acquisition will "unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest".*

Décision: *Après avoir analysé les divers témoignages, le Comité conclut à la négative.*

Premièrement, l'acquisition proposée n'entraînera pas une restriction indue de la concurrence. Les recettes de camionnage du CN s'avèrent minimes face à celles de ses compétiteurs.

Deuxièmement le Comité déclare que l'acquisition proposée n'est pas préjudiciable à l'intérêt public. En tant que société fédérale de la Couronne, le CN doit se conformer aux exigences de la Loi sur les chemins de fer. *Il doit opérer selon des tarifs compensatoires (art. 276). Sinon, la Commission devra mener une enquête (art. 277). Ces dernières années, CN Express a enregistré des pertes considérables. Le CN doit donc effectuer les changements appropriés pour en arriver à une exploitation solvable. Tout en convenant de la légitimité de l'intérêt privé de la Fraternité des cheminots quant aux répercussions de l'acquisition proposée sur ses membres, le Comité considère qu'il ne se rattache en rien à l'intérêt public mentionné à l'article 27 de la* Loi sur les chemins de fer.

Malgré les objections des principaux intervenants, le Comité estime que le Parlement a accordé au CN le pouvoir de décider d'acheter l'entreprise convoitée et d'en faire l'acquisition tel qu'indiqué dans les statuts fédéraux et les lettres patentes du CN. Quant au rôle ultime de réglementation du gouvernement fédéral, le législateur y pourvoit aux articles 5 de la Loi sur le transport par véhicule à moteur *et 36 de la* Loi nationale sur les transports. *Dès lors, le Comité reconnaît la validité de ladite acquisition.*

Lois citées

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 262-276-277.
Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada, 1955 (Can.), chap. 31, art. 27.
Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, art. 27, 36.
Loi sur le transport par véhicule à moteur, S.R.C. 1970, chap. M-14, art. 5.

Comparutions

Michel Vary, avocat-conseil de la Commission canadienne des transports; Serge Cantin et H.J.G. Pye, c.r., avocats du CN; Donald G.

Decision: *Based on the testimony from various witnesses, the Committee must answer negatively.*

First the proposed acquisition will not unduly restrict competition. Revenues from CN trucking firms represent only a small portion of its competitors' total operating revenues.

As to the second criterion, the Committee concludes that the proposed acquisition is not prejudicial to the public interest. Because CN is a federal Crown corporation it must comply with the provisions of the Railway Act. *All freight rates must be compensatory (section 276). If not, the Committee shall conduct an investigation (section 277). The past few years, CN Express provided services at a loss. CN must therefore undertake the appropriate changes in order to turn this express service organization into a solvent operation. Although the Committee recognizes the legitimacy of the private interest of the Union regarding the impact of the proposed acquisition on CN Express and on its members, it concludes that it is distinct from the public interest as mentioned in section 27 of the* Railway Act.

The Committee has carefully scrutinized the views of the intervenors and it believes that Parliament conferred upon CN the authority to reach a decision to purchase and then seek to consummate the purchase of the enterprise as indicated in the federal statutes and the letters patent of the CN. Section 5 of the Motor Vehicle Transport Act *and section 36 of the* National Transportation Act *confer to the Governor-in-Council the final federal regulatory role. Thereupon, the Committee recognizes the justification of the proposed acquisition.*

Statutes referred to

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 262-276-277.
Canadian National Railways Act, 1955 (Can.), c. 31, s. 27.
National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, ss. 27, 36.
Motor Vehicle Transport Act, R.S.C. 1970, c. M-14, s. 5.

Appearances

Michel Vary for Canadian Transport Commission; Serge Cantin and H.J.G. Pye, Q.C., for Canadian National; Donald G. Peverill for Local

Peverill, avocat du local 14, Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers; Wayne Cochrane, avocat de la Province de la Nouvelle-Écosse, Jacques Langlois, avocat de M. René Bussières; Dale Elliott, directeur général, Association du camionnage des provinces de l'Atlantique; Craig S. Dickson, directeur général, Commission des transports des provinces de l'Atlantique.

DÉCISION

Audience tenue dans la Salle Harbour de l'hôtel Nova Scotian à Halifax (Nouvelle-Écosse), les 8, 9 et 10 avril 1981.

En conformité de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports*, les Chemins de fer Nationaux du Canada (ci-après CN) ont fait savoir au Comité des transports par véhicule à moteur, le 23 décembre 1980, qu'ils avaient l'intention d'acheter, par l'intermédiaire de leur filiale Transport Husband (Québec) Inc., un intérêt dans les affaires des Entreprises Bussières Ltée qui sont, directement ou indirectement, propriétaires d'un certain nombre de compagnies de camionnage. L'article 27 de la *Loi* énonce ce qui suit:

> 27(1) Une compagnie de chemin de fer, une compagnie de transport par eau, une personne exploitant une entreprise de transport par véhicule à moteur ou un transporteur par air assujetti à la compétence législative du Parlement du Canada, qui se propose d'acquérir, directement ou indirectement, par achat, location à bail, fusion, consolidation ou autrement, un intérêt dans les affaires ou l'entreprise de toute personne principalement engagée dans des opérations de transport, que ces affaires ou cette entreprise soient ou non soumises à la compétence du Parlement, doit donner à la Commission avis de l'acquisition proposée.
>
> (2) La Commission doit donner ou faire donner l'avis public ou tel autre avis de toute acquisition proposée mentionnée au paragraphe (1) qui lui semble raisonnable dans les circonstances, y compris l'avis au directeur des enquêtes et recherches en vertu de la *Loi relative aux enquêtes sur les coalitions*.

14, Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers; Wayne Cochrane for the Province of Nova Scotia; Jacques Langlois for Mr. René Bussières; Dale Elliott for Atlantic Provinces Trucking Association; Craig S. Dickson for Atlantic Provinces Transportation Commission.

DECISION

Heard in the Harbour Suite, Hotel Nova Scotian, Halifax, Nova Scotia on April 8, 9 and 10, 1981.

In compliance with section 27 of the *National Transportation Act*, the Canadian National Railways Company (CN) notified the Motor Vehicle Transport Committee on December 23, 1980 of its intention to acquire, through its subsidiary, Transport Husband (Québec) Inc., an interest in the business of Les Entreprises Bussières Ltée which owned, either directly or indirectly, a number of trucking companies. Section 27 of the *Act* reads as follows:

> 27(1) A railway company, commodity pipeline company, company engaged in water transportation, or person operating a motor vehicle undertaking or an air carrier, to which the legislative jurisdiction of the Parliament of Canada extends, that proposes to acquire, directly or indirectly, an interest, by purchase, lease, merger, consolidation or otherwise in the business or undertaking of any person whose principal business is transportation, whether or not such business or undertaking is subject to the jurisdiction of Parliament, shall give notice of the proposed acquisition to the Commission.
>
> (2) The Commission shall give or cause to be given such public or other notice of any proposed acquisition referred to in subsection (1) as to it appears to be reasonable in the circumstances, including notice to the Director of Investigation and Research under the *Combines Investigation Act*.

(3) Toute personne visée par une proposition d'acquisition mentionnée au paragraphe (1) ou toute association ou autre organisme représentant les transporteurs ou des entreprises de transport visées par cette acquisition peut, dans le délai qui peut être prescrit par la commission, s'opposer auprès de la Commission à cette acquisition en invoquant le motif qu'elle restreindra indûment la concurrence ou portera autrement préjudice à l'intérêt public.

(4) Lorsqu'il est fait opposition en conformité du paragraphe (3), la Commission,

a) doit faire l'enquête, comprenant notamment la tenue d'auditions publiques, qu'elle estime nécessaire ou souhaitable dans l'intérêt du public;

b) peut ne pas reconnaître une semblable acquisition si, de l'avis de la Commission, cette acquisition doit restreindre indûment la concurrence ou être par ailleurs préjudiciable à l'intérêt public;

et toute semblable acquisition, à laquelle il a été fait opposition dans le délai prévu à cette fin par la Commission et que la Commission n'a pas reconnue, est nulle.

(5) Rien au présent article ne doit s'interpréter comme autorisant l'acquisition d'un intérêt dans une autre compagnie lorsque cette acquisition est interdite par quelque loi du Parlement du Canada. 1966-67, c. 69, art. 20.

(3) Any person affected by a proposed acquisition referred to in subsection (1) or any association or other body representing carriers or transportation undertakings affected by such acquisition may, within such time as may be prescribed by the Commission, object to the Commission against such acquisition on the grounds that it will unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest.

(4) Where objection is made pursuant to subsection (3), the Commission,

(a) shall make such investigation, including the holding of public hearings, as in its opinion is necessary or desirable in the public interest;

(b) may disallow any such acquisition if in the opinion of the Commission such acquisition will unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest;

and any such acquisition, to which objection is made within the time limited therefor by the Commission that is disallowed by the Commission, is void.

(5) Nothing in this section shall be construed to authorize any acquisition of an interest in any other company that is prohibited by any Act of the Parliament of Canada. 1966-67, c. 69, s. 20.

À la demande du Comité des transports par véhicule à moteur, les Chemins de fer Nationaux ont publié un avis de leur intention d'acquérir Les Entreprises Bussières Ltée, avis qui a paru dans la Gazette du Canada le 19 janvier 1981 et, peu après, dans plusieurs journaux de l'Ontario, du Québec et des quatre provinces de l'Atlantique. Comme cet avis avait omis de mentionner Overnite Express (1980) Inc. comme filiale des Entreprises Bussières Ltée, le Comité a publié un avis complémentaire dans la Gazette du Canada le 28 février 1981 ainsi que dans des

At the direction of the Motor Vehicle Transport Committee, Canadian National published a notice of its intent to acquire Les Entreprises Bussières Ltée, that notice appearing in the Canada Gazette on January 19, 1981 and, shortly thereafter, in several newspapers in Ontario, Québec, and the four Atlantic Provinces. Since, in the above notice, mention of Overnite Express (1980) Inc. as subsidiary of Les Entreprises Bussières Ltée, was omitted, the Committee published a supplementary notice in the Canada Gazette on February 28, 1981, and in daily news-

quotidiens des villes de l'Ontario et du Québec où se trouvent des installations terminales d'Overnite.

Au nom du local 14 de la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, M. M.J. DiPenta s'est opposé à l'acquisition proposée dans un télex daté du 13 février 1981. Le Comité a reçu un complément à ce télex le 19 février 1981.

Avant les audiences publiques, les personnes suivantes ont également annoncé par écrit au Comité leur intention d'intervenir:

- L'honorable Thomas J. McInnis, ministre des Transports de la Province de la Nouvelle-Écosse.
- M. C.S. Dickson, directeur général de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique.
- M. Dale Elliott, directeur général de l'Association du camionnage des provinces de l'Atlantique.

L'opposition du local 14 de la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers a porté le Comité à enquêter sur l'acquisition proposée. Cette enquête a compris l'audience publique qui a commencé le 18 avril 1981.

En plus des interventions, le Comité a également reçu au cours des audiences, des soumissions de Mlle Alexa McDonough, chef du parti néo-démocrate de la Nouvelle-Écosse et de M. Jim Stanley et Gilbert Michaud des locals 3 et 19 de la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers.

Dès le début, nous tenons à souligner que nous avons été fort impressionnés par les témoins qui semblent tous être des personnes dévouées et ayant à coeur les intérêts de leur cause.

Nous voulons tout d'abord traiter de la question de la pertinence de la soumission écrite de M. William Coolen (Pièce L-1 au dossier) (N.D.L.R.: pièce non reproduite).

papers in Ontario and Québec cities where the terminals of Overnite are located.

Mr. M.J. DiPenta, on behalf of Local 14 of the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers, made an objection to the proposed acquisition in a telex dated February 13, 1981. Further addendum to the telex was received by the Committee on February 19, 1981.

Also filed with the Committee prior to the public hearings was correspondence expressing the intention to intervene from the following:

- The Honourable Thomas J. McInnis, Minister of Transportation of the Province of Nova Scotia.
- Mr. C.S. Dickson, General Manager of the Atlantic Provinces Transportation Commission.
- Mr. Dale Elliott, Executive Director of the Atlantic Provinces Trucking Association.

The objection made by Local 14 of the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers activated the Committee's investigation into the matter of the proposed acquisition. The Committee's investigation included the public hearing which commenced on April 8, 1981.

In addition to the interventions, the Committee also received, during the hearings, submissions from Ms. Alexa McDonough, leader of the New Democratic Party of Nova Scotia, and Mr. Jim Stanley and Mr. Gilbert Michaud of Locals 3 and 19, respecively, of the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers.

At the outset, we would like to mention that the Panel was most impressed by the witnesses, who all appeared to be dedicated persons who have the interests of their cause at heart.

We would first like to deal with the question of the relevancy of Mr. William Coolen's written submission, which was filed as Exhibit L-1. (Editor's Note: Exhibit L-1 is not reproduced)

Nous convenons de l'accepter tel qu'elle a été voulue, c'est-à-dire:

> [traduction] ... un résumé de la perception qu'a l'employé de la réduction des services de CN Express qui a été annoncée et de la fermeture de huit des quinze installations terminales existantes dans les provinces maritimes, dans la mesure où cela se rapporte à l'acquisition proposée de Bussières Ltée. À notre avis, cette acquisition ne fait que présager l'élimination éventuelle de CN Express, si nous nous basons sur notre conception de l'historique de cette division au sein du CN.

Il s'agit là d'une opinion, d'une hypothèse et non pas de faits établis lors des interrogatoires et contre-interrogatoires. On ne peut y attacher autant d'importance qu'aux preuves apportées par des témoins qui ont une connaissance personnelle des faits.

En second lieu, étant donné notre décision antérieure qui insistait sur les critères devant servir de fondement à toute décision, nous ne voyons pas la portée que pourraient avoir les points soulevés sur la décision que nous devons prendre et ce, malgré la sympathie que nous éprouvons pour les opinions exprimées dans ladite soumission.

L'un des critères que le Comité pourrait invoquer pour ne pas reconnaître l'acquisition proposée est que cette acquisition "restreindra indûment la concurrence". À cet égard, le Comité dispose des témoignages fournis par l'opposant, les intervenants, le Canadian National et un membre du personnel de la C.C.T..

D'après ce que les témoins ont dit à l'appui ou à l'encontre de l'acquisition proposée, il semble que les compagnies de camionnage se font actuellement une concurrence acharnée pour s'arracher les marchés disponibles et qu'en le faisant, elles desservent tous les points de la région des Maritimes. Aux pages 134 et 135 du Volume I, M. Elliott de l'Association du camionnage des provinces de l'Atlantique a déclaré et je cite:

> [traduction] Tout ce que je peux dire de façon très générale, de la façon dont je

The Panel agrees to take it as it was meant to be:

> ... a summary of the employee's perception of the recently announced reduction in CN Express Services and the closing out of eight of the existing fifteen terminals in the Maritime provinces, as it relates to the proposed acquisition of Bussières Ltée. It is our perception that this acquisition argues for the eventual demise of CN Express, based on our view of the history of this Division as a part of CN.

As such it is an opinion, an assumption, as opposed to the facts established by direct questioning and cross- examination. It cannot be given the same weight as evidence adduced from witnesses who have personal knowledge of the facts.

Secondly, in view of our earlier ruling which insisted on the criteria on which our decision should be based, we, in spite of the sympathy we have for the views expressed in the said submission, fail to see how the points raised could have any bearing on the decision we have to make.

One of the criteria upon which the Committee may disallow the proposed acquisition is that it will "unduly restrict competition". In respect of that criterion, the Committee had at its disposal evidence adduced from the objector, intervenors, Canadian National and a member of the C.T.C. staff.

Testimony from witnesses speaking in support of the proposed acquisition, or against it, indicates that at present the trucking companies are competing for available traffic vigorously and in doing so, are providing service to all points in the Maritime region. Mr. Elliott of the Atlantic Provinces Trucking Association stated at pages 134 and 135 of Volume 1, and I quote:

> All I would say as a general basis, as I see the Association, to almost all points in the

vois l'Association, c'est qu'il y a bel et bien concurrence à presque tous les points des provinces de l'Atlantique.

Je pense que l'Association comprend aux alentours de 120 membres actifs. Il y a très peu de points qui ne sont pas desservis par au moins trois transporteurs...

Je dirais donc qu'à mon avis, l'industrie est très compétitive.

Atlantic Provinces there certainly is competition.

I believe there is somewhere around 120 active for-hire carrier members in the Association. Very, very few points are not served by at least three carriers...

So I would simply say that my personal opinion is that the industry is very competitive.

À la page 211 du Volume 2, M. James Stanley, président du local 3 de la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, a déclaré et je cite:

[traduction] Je pense que c'est un fait notoire dans toute l'industrie du camionnage et notamment dans les régions marginales comme la mienne, celle de Campbellton, que la concurrence est acharnée...

La concurrence est particulièrement forte dans ma région. Je pense que nous avons environ sept entreprises de camionnage qui se disputent les contrats. Quatre ou cinq sont interprovinciales et deux ou trois sont provinciales seulement.

Mr. James Stanley, President of Local 3 of the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers stated at page 211 of Volume 2, and I quote:

I think it is fairly well known throughout the trucking industry, specifically in marginal areas such as my area, the Campbellton area, that competition is tough...

So in my area particularly, it is quite a competitive area. We have up there about seven trucking firms that compete for traffic; four or five of them are interprovincial and two or three are just provincial trucking firms.

M. Diamond qui appartient à la Direction de la recherche de la Commission a préparé un rapport (Pièce C.C.T.-1 au dossier) (N.D.L.R.: non reproduit). Entre autres faits, ce rapport indique qu'il existe 129 entreprises qui font concurrence aux opérations de camionnage des Entreprises Bussières. Lors du contre-interrogatoire, il fut établi que Les Entreprises Bussières avaient en fait plus de concurrents que le nombre indiqué dans le rapport de la C.C.T. et, notamment, qu'au lieu des trois transporteurs basés dans les provinces de l'Atlantique et mentionnés dans le rapport, il y a au moins 30 transporteurs basés dans ces provinces qui font concurrence aux opérations de camionnage des Entreprises Bussières. Il semble donc que l'envergure de la concurrence soit plus importante que ne l'indique le rapport de la C.C.T.

Mr. Diamond of the Commission's Research Branch prepared a report which was tabled as Exhibit C.T.C.-1. Among other facts, this report listed 129 firms which compete with Les Entreprises Bussières' trucking operation. Under cross-examination, it was established that there are many more companies competing with Les Entreprises Bussières than were listed in the C.T.C. report. In particular, rather than the three carriers domiciled in the Atlantic Provinces listed in the report, it was established that there are at least 30 carriers competing with Les Entreprises Bussières' trucking operations and domiciled in the Atlantic Provinces. Therefore, it appears that the extent of competition is greater than that indicated in the C.T.C. report.

Dans un contexte national, les entreprises de camionnage du Canadian National ne sont pas à la source d'une part importante des recettes

From a national perspective, Canadian National trucking firms do not earn a large share of the trucking industry's total operating revenues.

d'exploitation totales de l'industrie du camionnage. Dans son témoignage, M. Armstrong, président de CN Holdings, a déclaré à la page 250 du Volume 2 et je cite:

> [traduction] Exprimées sous forme de pourcentage par rapport à l'ensemble de l'industrie canadienne, les recettes de camionnage actuelles du CN sont d'environ 2 pour cent et, si l'on ajoute les Entreprises Bussières, ce pourcentage passera à 3 ou 3.5 pour cent.

Nous en concluons donc que l'acquisition proposée des Entreprises Bussières n'aura pas pour conséquence une restriction indue de la concurrence.

Nonobstant notre conclusion à cet égard, nous devons maintenant laisser de côté cette question de la concurrence et examiner l'acquisition proposée à la lumière du deuxième critère énoncé au paragraphe 4 de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports*. L'acquisition proposée est-elle "par ailleurs préjudiciable à l'intérêt public"?

Le principal argument présenté dans la soumission et le témoignage du local 14 de la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers concernait les répercussions de l'acquisition proposée des Entreprises Bussières sur le CN Express. L'avocat du local a fait comparaître quatre témoins, y compris des membres d'autres locaux du syndicat et il est évident que l'interaction de CN Express et de Bussières ou de Bussières et de CN Express les préoccupait beaucoup.

Cela n'est pas étonnant dans le contexte des mesures que la direction du CN a prises pour empêcher les pertes annuelles du CN Express de continuer à grimper et, dans la mesure du possible, pour faire graduellement baisser ces pertes. M. Armstrong a estimé que ces pertes étaient de $53 millions en 1979-1980 pour le CN Express en dehors de Terre-Neuve. M. DiPenta, témoin du syndicat et auteur de l'opposition que celui-ci a présenté à la Commission, a exprimé, à plusieurs reprises lors des audiences, les réserves qu'il avait à propos de la façon dont ces

In his testimony, Mr. Armstrong, President of CN Holdings, stated at page 250 of Volume 2, and I quote:

> Our present CN trucking revenues expressed as a percentage of the industry in Canada, are approximately 2 per cent, and including Bussières, it would move up to somewhere around 3 to 3.5 per cent.

We conclude that there will not be undue restriction of competition as a result of the proposed acquisition of Les Entreprises Bussières.

Turning from the matter of whether there is an undue restriction of competition, and notwithstanding our conclusion that there will not be undue restriction, we must consider the proposed acquisition in the light of the second of the two criteria in section 27, subsection 4 of the *National Transportation Act*. Is the proposed acquisition "otherwise prejudicial to the public interest"?

The thrust of the submission and evidence of Local 14 of the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers was the impact on CN Express of the proposed acquisition of Les Entreprises Bussières. Counsel for the Local called four witnesses, including those from brother Locals in the Union, and the interaction of CN Express and Bussières, or of Bussières and CN Express, was of deep and obvious concern to them.

The reason is clearly evident in the measures which CN management has taken to stem the tide of continuing annual losses of CN Express, and to effect, if possible, a graduated reduction of that loss. Mr. Armstrong put the loss in 1979-1980 at $53 million for CN Express, exclusive of Newfoundland. Mr. DiPenta, who was a witness for the Union and the author of its objection to the Commission, expressed on more than one occasion during the hearings reservations about the manner in which the loss figure was compiled. There is no necessity to rule on

pertes avaient été calculées. Il n'est pas nécessaire pour nous de trancher cette question et nous nous contenterons de dire que nous acceptons qu'en 1979-1980 et lors des années précédentes, les opérations du CN Express ont connu des pertes si importantes qu'aucun autre petit transporteur national n'aurait pu les subir et rester en affaires.

Il ne faut pas supposer que, le CN étant une société fédérale de la Couronne, il est obligé d'assurer des services à perte en vertu de son rôle et de ses responsabilités. Il y aurait en fait infraction à la loi si le CN se laissait emprisonner par ce rôle et ces responsabilités et cette société enfreigne actuellement la loi, comme elle le fait depuis un certain temps, en ce qui concerne les taux qu'elle impose pour le mouvement des marchandises express. Il est claire que ces taux ne sont pas compensatoires et ne suffisent pas à défrayer le coût variable du mouvement du trafic.

Qu'est-ce que le Parlement a à dire à ce sujet? La réponse à cette question se trouve dans plusieurs dispositions de la *Loi sur les chemins de fer*, dispositions auxquelles le CN n'est pas soustrait et qu'en bonne société canadienne, le CN se devrait de respecter. Je veux parler de l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* que je cite:

> (1) Sauf dispositions différentes de la présente *Loi*, tous les taux de transport de marchandises doivent être compensatoires; et la Commission peut sommer la compagnie qui émet un tarif-marchandises de lui communiquer, lors du dépôt du tarif ou à toute autre époque, tous renseignements exigés par la Commission pour établir que les taux figurant dans ce tarif sont compensatoires.
>
> (2) Un taux de transport de marchandises est réputé compensatoire quand il dépasse le coût variable du mouvement du trafic en cause, tel que l'a déterminé la Commission.
>
> (3) En déterminant, aux fins du présent article et de l'article 277, le coût variable

the point other than to say that we accept as a fact that in 1979-1980, and in the financial years preceding, there have been losses of a very substantial nature arising from the operations of CN Express, losses of such proportions that no other national small shipment operator could sustain them and remain in business.

It is not to be supposed that, because CN is a federal Crown corporation, it has a role and a responsibility to provide service at a loss. To surrender itself to that role and responsibility would, on the part of CN, be a gross violation of the law. The railway is, as a matter of fact, in violation of the law at present, as it has been for some time past, in respect of the rates it charges for the movement of express. Clearly, they are not compensatory. Clearly, they fail to meet, let alone exceed, the variable cost of moving the traffic.

And what has Parliament had to say about that? The answer is to be found in several related provisions of the *Railway Act*, provisions from which CN is not exempted and in respect of which, as a good corporate citizen of this country, CN must bring itself into compliance. We refer to section 276 of the *Railway Act* which I will quote:

> (1) Except as otherwise provided by this *Act* all freight rates shall be compensatory; and the Commission may require the company issuing a freight tariff to furnish to the Commission at the time of filing the tariff or at any time, any information required by the Commission to establish that the rates contained in the tariff are compensatory.
>
> (2) A freight rate shall be deemed to be compensatory when it exceeds the variable cost of the movement of the traffic concerned as determined by the Commission.
>
> (3) In determining for the purposes of this section and section 277 the variable

de tout mouvement de trafic, la Commission canadienne des transports doit

a) tenir compte de tous les articles et facteurs prescrits par les règlements de la Commission comme étant pertinents à la détermination des coûts variables; et

b) calculer les frais d'immobilisations dans tous les cas en utilisant les frais d'immobilisations approuvés par la Commission comme convenables pour la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique.

L'article 277 de la *Loi sur les chemins de fer* s'applique également à la situation actuelle et je le cite ici:

(1) La Commission peut rejeter tout taux de transport de marchandises qu'elle estime, après enquête, n'être pas compensatoire.

(2) Lorsque la Commission reçoit, par plainte ou autrement, des renseignements contenant une preuve *prima facie* qu'un taux de transport des marchandises indiqué dans un tarif déposé à la Commission n'est pas compensatoire, elle doit mener une enquête pour déterminer si ce taux est compensatoire et, dans tout autre cas, la Commission peut, de son propre chef, mener une telle enquête.

Ayant énoncé les exigences de la loi, on peut se pencher, pour déterminer quelle est vraiment la situation, sur les pertes signalées pour le service express depuis l'année 1975 incluse (il s'agit bien entendu de CN Express):

1975, $39.3 millions; 1976, $35 millions; 1977, $33.6 millions; 1978, $34.3 millions; 1979, $47.2 millions; and 1980, $53 millions.

Il est, je le répète, du devoir statutaire du CN de se conformer à la loi comme l'exige le Parlement du Canada. D'après ce que M. Armstrong a déclaré, la compagnie a décidé d'apporter des

cost of any movement of traffic, the Commission shall

(a) have regard to all items and factors prescribed by regulations of the Commission as being relevant in the determination of variable costs; and

(b) compute the costs of capital in all cases by using the costs of capital approved by the Commission as proper for the Canadian Pacific Railway Company."

Section 277 of the *Railway Act* also applies in the present situation, and I will quote it:

(1) The Commission may disallow any freight rate that after investigation the Commission determines is not compensatory.

(2) Where the Commission receives information by way of a complaint or otherwise containing *prima facie* evidence that a freight rate shown in a tariff filed with the Commission is not compensatory, the Commission shall conduct an investigation to determine if such rate is compensatory, and in any other case the Commission may, of its own motion, conduct such an investigation."

In the face of these requirements of the law one may consider, in ascertaining the true situation, the reported losses on express service from the year 1975 inclusive (and this is, of course, CN Express):

1975, $39.3 million; 1976, $35 million; 1977, $33.6 million; 1978, $34.3 million; 1979, $47.2 million; and 1980, $53 million.

We repeat, it is the statutory duty, Parliament requires it, that CN bring itself into compliance with the law. This, if we understand Mr. Armstrong's evidence, is a trend that has

changements dans l'organisation de CN Express pour se conformer à la loi.

J'ai parlé tout à l'heure du devoir du CN en tant que bonne compagnie canadienne et je dois dire, et il semble que le syndicat soit d'accord, que le CN s'est efforcé d'être aussi prévenant et généreux que ses actionnaires l'auraient souhaité pour ce qui est de résoudre le problème des 1 200 employés d'Express qui ont perdu leur emploi à la suite des mesures de rationalisation qui ont été prises.

Il ne faut pas prendre ce que nous avons dit en ce qui concerne les exigences de la loi comme une indication que la Commission est indifférente ou insensible à l'incertitude et au bouleversement auxquels sont sujets les membres du syndicat en cette période de changements profonds dans les services de CN Express. Bien au contraire, nous sommes contents que le problème nous ait été exposé en détails au cours de cette audience.

Si, dans les circonstances actuelles, nous exigions que le CN se conforme aux dispositions de la loi que nous avons citées à propos des taux de transport des marchandises, les taux compensatoires qu'il faudrait imposer maintenant seraient si élevés qu'ils feraient perdre au CN toute sa clientèle. Bien qu'elle soit consciente de ce problème depuis longtemps, la Commission n'a déclenché aucune action de ce genre. Les concurrents du CN se sont montrés très indulgents et ne se sont pas encore plaints comme ils pourraient le faire en vertu de la loi. S'ils se plaignaient, une enquête sur les taux serait alors inévitable, de par la loi, tout comme une enquête a été déclenchée en vertu de l'article 27, par l'opposition du syndicat à l'acquisition proposée des Entreprises Bussières par le CN. La même obligation se retrouve dans les diverses dispositions des statuts: l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports* et l'article 277 de la *Loi sur les chemins fer*. L'obligation est indiquée par le mot "doit" et il convient d'indiquer qu'en vertu de l'article 277, il suffit que la Commission reçoive des renseignements, sans même parler de plainte, pour qu'elle soit tenue de mener une enquête. C'est lorsque la Commission reçoit, par plainte ou autrement, des renseignements indiquant qu'un tarif n'est pas compensatoire que, et je cite:

now been set in motion by virtue of changes within the express organization that the company has decided must be made.

We spoke a moment ago of CN's duty as a good corporate citizen and we have to say, and indeed it seems to us that the Union agrees, that CN has sought to be as considerate and as generous as its shareholders would wish it to be in meeting the problem of the 1,200 employees of Express displaced by the internal streamlining that is now going on.

It is not to be inferred from what we have said, having regard for the requirements of the law, that we are indifferent or callous as a Commission to the uncertainty or upheaval experienced by members of Union during this time of fairly drastic change in the alignment of CN Express' functions. On the contrary, it has been helpful to us to have been exposed in such detail at this hearing to the problem at hand.

If, in the circumstances we were to require of CN compliance with the freight rate provisions of the law that we have quoted, the compensatory rates that would have to be charged at this time would price CN Express out of the market. The Commission, although long aware of this most difficult problem has made no such move. The competitors of CN Express have acted with forebearance and have not as yet made the complaint they are entitled to make under the law; which complaint, if made, would trigger an investigation of the express rates that would be as imperative under the law as the investigation triggered under section 27 by the objection of the Union in the matter of CN's proposed acquisition of Les Entreprises Bussières. There is the same imperative in the separate provisions of the Statutes - section 27 of the *National Transportation Act* and section 277 of the *Railway Act*. That imperative is the word "shall". And let it be noted that in section 277 it is the mere fact that information is received by the Commission, quite apart from the matter of complaint, that imposes upon the Commission the duty of investigation. It is when the Commission receives information by way of complaint or otherwise that a tariff is not compensatory that, and I quote:

La Commission doit mener une enquête.

Ces renseignements sur les tarifs ont été reçus.

L'enquête obligatoire par la Commission canadienne des transports aurait dû être faite il y a longtemps. C'est pourquoi nous pensons qu'il est du devoir de tous les intéressés d'oeuvrer ensemble, et tout montre qu'ils le font, pour faire quelque chose à propos des pertes annuelles continues de CN Express et pour commencer le long cheminement vers l'objectif d'une exploitation solvable.

Dans tout cela, il ne faut pas oublier que l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer* s'applique à la prestation de services de messageries par le CN, ainsi que le Comité l'a exprimé hier, par l'intermédiaire de son président, et je cite:

> [traduction] Nous pouvons toujours faire des conjectures sur ce qu'il arrivera à CN Express mais il n'en reste pas moins qu'en vertu de la loi, le CN Express exploite à l'heure actuelle une entreprise de messageries et qu'il ne peut l'abandonner car telle est la loi.

Nous ne pouvons guère aller plus loin en ce qui concerne les rapports entre le CN Express et l'acquisition proposée. Il faut dire, pour être juste, et je ne pense pas que cette interprétation soit contestée par quiconque, que ce que le syndicat cherche à obtenir grâce à son opposition est de nous faire rejeter l'acquisition à l'étude en raison des répercussions qu'il pense que cette acquisition aura sur ses membres et sur le CN Express. À cet égard, le syndicat ne fait que respecter son mandat et il doit bien entendu poursuivre cette affaire conformément à son mandat.

Nous devons toutefois conclure que le problème qui émerge ici du point de vue du syndicat et de ses membres est une question d'intérêt privé et non d'intérêt public. Il est dans l'intérêt public que les syndicats soient traités avec justice par la législation et en ce qui concerne le bien-être de ses membres mais il faut faire une distinction ici à propos de ce qui pourrait être évité par l'exercice de notre pouvoir de ne pas

The Commission shall conduct an investigation.

That tariff information has been received.

The imperative investigation by the Canadian Transport Commission has been long delayed. That is why, as we see it, it is the plain duty of all concerned to work together, as the evidence reveals they are working together, to turn CN Express around in the matter of its repeated annual losses, beginning the long trek towards the desired objective of solvent operation.

It is to be borne in mind, through all of this, that section 262 of the *Railway Act* applies to the provision of express service by CN as the Panel, through the Chair, expressed it from the Bench yesterday afternoon, and I quote:

> We can always speculate as to what is going to happen with CN Express; but the fact of the matter is under the law right now Canadian National Express are in the express business and they cannot leave it. That is the law.

That is as far as we can go in dealing in any manner with the relationship of CN Express to this proposed acquisition. In fairness, and we do not think anyone would differ with this interpretation, what the Union really seeks by way of its objection is to have us disallow the acquisition before us because of some suspected impact on express and on the Union members. The Union in that regard is carrying out its mandate and it must of course press its case according to that mandate.

Our conclusion, however, is that what emerges here in terms of the Union and its members is a private interest as distinct from the public interest. It is in the public interest that Unions be treated fairly in legislation and in regard to the welfare of their members, but there is a distintion here in terms of what could be prevented by the exercise of our power to disallow, in order to protect some aspects of CN

reconnaître l'acquisition, afin de protéger certains aspects du CN Express du point de vue du syndicat et de ses membres.

À titre d'exemple, l'International Brotherhood of Teamsters, Chauffeurs, Warehousemen and Helpers of America aurait pu intervenir à l'audience et dire ce qui suit. (Il ne s'agit là que d'une hypothèse pour illustrer notre argument):

> Nous représentons des employés de plusieurs compagnies de Bussières. Nous vous demandons, dans l'intérêt de l'infusion de capitaux et de l'expansion de ces compagnies, ce qui pourrait être utile aux membres de notre syndicat, de reconnaître l'acquisition proposée.

Si la Fraternité des cheminots et la Teamsters Brotherhood avaient adopté ainsi des positions opposées au cours de l'audience, où se serait situé l'intérêt publique? Nous pensons qu'il ne s'agirait en fait que d'un conflit d'intérêts privés, c'est-à-dire ceux des syndicats et de leurs membres, et non pas de l'intérêt public dont il est question à l'article 27. Bien que ces intérêts privés soient des intérêts légitimes, il ne s'agit pas, à notre avis, des intérêts que nous avons le droit ou le devoir de considérer dans l'étude de l'acquisition proposée.

Nous avons pris note des opinions des intervenants, à commencer par le gouvernement de la Province de la Nouvelle-Écosse. Il nous faut préciser que la question de l'intermodalité du CN par opposition à la concentration sur l'aspect ferroviaire du CN, semble avoir été réglée dans les statuts en faveur de l'intermodalité. À cet égard le Parlement s'est déclaré et la politique du gouvernment, exprimée dans les statuts, est appliquée spécifiquement en ce qui concerne le CN.

Pour ce qui est du camionnage, il faut remonter au début des années 1930 avec la formation du Canadian National Transportation Limited et la délivrance de lettres patentes accordant au CNTL des pouvoirs assez vastes d'accès au marché des transports routiers. Dans la *Loi sur les Chemins de fer Nationaux du Canada* de 1955, des pouvoirs spécifiques ont été prévus à l'article 27, autorisant le CN à par-

Express in terms of the Union and its members.

For example, the International Brotherhood of Teamsters, Chauffeurs, Warehousemen and Helpers of America could have intervened at this hearing on the following grounds and this is merely by hypothesis to illustrate our point. They might have appeared and said:

> We represent employees of several Bussières companies. We ask you, in the interest of capital infusion and expansion of those companies, which would be helpful to our Union members, not to disallow the proposed acquisition.

If the Railway Brotherhood and the Teamsters Brotherhood had taken such opposing stances at this hearing, where would the public interest lie? We believe that what would be at stake here would be the competing private interest of the unions and their employee members, not the public interest as referred to in section 27. While that private interest is a very legitimate interest it is not in our view the interest we are either authorized or required to consider in dealing with the acquisition proposed.

We have noted carefully the views of intervenors, starting with the Government of the Province of Nova Scotia. We have to say that the issue of inter-modality in respect of CN, as opposed to concentration on the railway side of CN, seems to have been settled in the statutes in favour of inter-modality. To that extent, Parliament has spoken and the policy by government intent as expressed in the statute is in place specifically in respect of CN.

On the trucking side, going back to the beginning of the 1930's we had the formation of Canadian National Transportation Limited and the issuance of letters patent containing wide powers of entry into the highway transport field on the part of CNTL. In 1955, in the *Canadian National Railways Act*, specific powers were written into that statute in section 27 authorizing the participation in the highway transport

ticiper à l'industrie des transports routiers, en se rendant propriétaire de compagnies ou par d'autres moyens.

Plusieurs tentatives ont été faites, par une série de soumissions au gouvernement fédéral, pour restreindre, sinon éliminer, le droit du CN à se lancer dans le domaine du transport routier en se rendant propriétaire d'entreprises de camionnage. Les dossiers montrent que non seulement l'organisation nationale de l'industrie, l'Association canadienne du camionnage, a présenté des soumissions énergiques au gouvernement mais aussi qu'elle a comparu devant des comités permanents de la Chambre des communes et du Sénat et notamment en 1955 devant le Comité permanent de la Chambre sur les chemins de fer du gouvernement et la marine marchande alors que ce comité étudiait le projet de loi qui est devenu la *Loi sur les Chemins de fer Nationaux du Canada*.

Bien entendu, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse peut chercher à faire amender les statuts fédéraux appropriés afin d'obliger le CN à se confiner à son rôle de compagnie ferroviaire, ce qui semble être la préférence du gouvernement de la Nouvelle-Écosse. La seul point que nous avons tenté de présenter dans les commentaires ci-dessus est d'établir ce que nous pensons être maintenant, et depuis un certain temps, la situation, c'est-à-dire que le Parlement a, en 1951, donné au CN le pouvoir, en tant que compagnie, de décider d'acheter Les Entreprises Bussières et de chercher ensuite à en faire l'acquisition.

Nous avons également pris note des opinions exprimées par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique et l'Association du camionnage des provinces de l'Atlantique. Nous reconnaissons que ce n'est pas dans les circonstances ordinaires qu'un gouvernement provincial peut devenir actionnaire à 50 pour cent d'une grande entreprise de camionnage qui englobe également d'autres entreprises de transport routier dans d'autres provinces. Nous n'écartons pas entièrement certaines des préoccupations qui ont été exprimées mais nous remarquons que toutes semblent basées non seulement sur la participation envisagée du gouvernement provincial dans Les Entreprises Bussières, mais sur les développements réglementaires affectant d'autres et qui pourraient

industry by CN through ownership and otherwise.

There were, for example, repeated attempts through a series of submissions to the federal government to restrict, if not close off, CN's right to engage in the highway transport field by ownership of trucking firms. The record shows that not only were there strong submissions to this effect by the industry's national organization, the Canadian Trucking Association, but that these were carried forward not only to the government itself but by appearances before appropriate standing committees of the House of Commons and Senate, one such appearance being made in 1955 before the House Standing Committee on Government Railways and Shipping when that Committee had before it the bill that became the *Canadian National Railways Act*.

Of course, the Government of Nova Scotia may seek amendments of the appropriate federal statutes that would compel the rail-oriented role for CN that the Nova Scotia Government appears to favour. Our only point in the comments preceding is to establish the situation that we believe is factual now and that has been factual for some time, that Parliament, as far back as 1951, conferred upon CN the authority, as a company, to reach a decision to purchase, and to then seek to consumate the purchase of, Les Entreprises Bussières.

We have also noted with care the views expressed by the Atlantic Provinces Transportation Commission and the Atlantic Provinces Trucking Association. We acknowledge that it is no ordinary circumstance that a provincial government would become a 50 per cent shareholder in a large trucking complex that also includes separate motor vehicle transport undertakings in other provinces. We do not dismiss out of hand certain of the concerns that have been expressed, but we do note that all seem to have their foundation not merely in the contemplated part- provincial government ownership of Les Entreprises Bussières, but in the regulatory developments affecting others that are seen as a possible consequence of such ownership. The answer to that is that the regulatory

être la conséquence d'une telle participation. À cela, on peut répondre que la réglementation relève de la compétence fédérale et est en fait administrée par la Commission des transports du Québec à l'égard des entreprises extra- provinciales en vertu d'une loi fédérale, la *Loi sur le transport par véhicule à moteur*. Mais le gouvernement fédéral dispose, si un problème quelconque se présente, d'un autre statut fédéral, la Partie 3 de la *Loi nationale sur les transports*.

Qui plus est, la *Loi sur le transport par véhicule à moteur* ne confère à aucune commission provinciale des transports le rôle ultime de réglementation du gouvernement fédéral. En effet, l'article 5 de la *Loi* donne au gouverneur en conseil le pouvoir de retirer du contrôle et de la réglementation d'une commission provinciale toute entreprise de camionnage extra-provinciale, cela ayant pour effet d'en transférer automatiquement la responsabilité de réglementation à la C.C.T..

L'article 5 de la *Loi sur le transport par véhicle à moteur* et l'article 36 de la *Loi nationale sur les transports* sont les articles clés et je cite ici l'article 5 de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur*:

> Le gouverneur en conseil peut soustraire à une quelconque disposition ou à toutes les dispositions de la présente *Loi* toute personne ou la totalité ou une partie quelconque d'une entreprise extra-provinciale ou tout transport extra- provincial.

Et l'article 36 de la *Loi nationale sur les transports* qui est le premier article de la Partie 3 de cette *Loi*, énonce et je cite:

> Tant que la *Loi sur le transport par véhicule à moteur* est en vigueur et nonobstant l'article 4 de la présente *Loi*, la présente partie ne s'applique qu'aux entreprises de transport par véhicule à moteur et qu'aux parties de ces entreprises qui sont soustraites aux dispositions de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur* en vertu de l'article 5 de cette *Loi*; et, dans la présente Partie, l'expression "entre-

jurisdiction is federal and is in fact exercised by the Québec Transport Commission in respect of extra provincial undertakings under a federal statute, the *Motor Vehicle Transport Act*. But the federal government has available to it, should any problem arise, another complete federal regulatory statute, namely Part 3 of the *National Transportation Act*.

Moreover, the *Motor Vehicle Transport Act* confers no final federal regulatory role on any provincial transport board but gives, in section 5, the power to the Governor-in-Council to remove any extra provincial motor vehicle undertaking from the control and regulation of a provincial board, the effect of that removal being the automatic transfer of the regulatory responsibility to the C.T.C.

Section 5 of the *Motor Vehicle Transport Act* and section 36 of the *National Transportation Act* are the key sections and I quote section 5 of the *Motor Vehicle Transport Act*:

> The Governor-in-Council may exempt any person or the whole or any part of an extra provincial undertaking or any extra provincial transport from all or any of the provisions of this *Act*.

And section 36 of the *National Transportation Act*, which is the opening section of Part 3 of the *Act*, states, and I quote:

> While the *Motor Vehicle Transport Act* is in force and notwithstanding section 4 of this *Act*, this part applies only to such motor vehicle undertakings or such part thereof as is exempted from the provisions of the *Motor Vehicle Transport Act* under section 5 thereof; and in this part the expression 'motor vehicle undertaking to which this part applies, means, in relation to a part of a motor vehicle undertaking so

prise de transport par véhicule à moteur visée par la présente Partie" désigne, relativement à une partie d'une entreprise de transport par véhicule à moteur ainsi soustraite aux dispositions de cette *Loi*, la partie qui en est ainsi soustraite.

L'article 5 a été utilisé il y a plusieurs années et nous ne formulons aucune conclusion sur les mérites des affaires à l'époque. Par le recours à l'article 5, le gouverneur en counseil a transféré du contrôle de la *Board of Commissioners of Public Utilities* à celui de la C.C.T., le réseau d'autobus Roadcruiser du CN à Terre-Neuve. Dans une autre circonstance, quand il fut annoncé que les opérations directes d'une filiale multi-provinciale de camionnage de Canadien Pacifique Limitée seraient interdites à une certaine date sur les routes d'une province donnée, le ministre fédéral des Transports a invoqué l'article 5 de la *Loi* et les opérations se sont poursuivies sans problème.

Nous ne nous référons pas à l'exemption et au transfert des responsabilités de réglementation pour encourager ou promouvoir ce genre de mesures. Nous nous référons uniquement à cet aspect des pouvoirs et responsabilités fédérales en des termes qui indiquent, notre avis, qu'il existe des garanties auxquelles on peut avoir recours quand survient une situation semblable à celle qui semble préoccuper les intervenants dans les soumissions qu'ils nous ont présentées.

Après avoir examiné les témoignages apportés à l'audience, les déclarations faites à l'ouverture de l'audience et les soumissions écrites dans la mesure où elles étaient pertinentes, ainsi que le rapport préparé par la Direction de la recherche de la Commission canadienne des transports, le Comité doit conclure qu'il n'a pas été prouvé que l'acquisition proposée restreindra indûment la concurrence ou sera par ailleurs préjudiciable à l'intérêt public. Ladite acquisition proposée n'est donc pas rejetée et notre dossier sur cette affaire est clos.

(Décision rendue par le président au nom du Comité)

exempted from the provisions of that *Act*, the part thereof so exempted.

Section 5 has been used several years ago and we draw no inferences as to the merits of the issues at the time. CN's Roadcruiser bus system in Newfoundland was transferred to C.T.C. control from the Board of Commissioners of Public Utilities by the Governor-in-Council's use of section 5. On another occasion, when it was announced that the through operation of a multiple-province trucking subsidiary of Canadian Pacific Limited would, on a certain date and in a certain province, be banned from the roads of that province, the federal Minister of Transport raised the question of section 5 of the *Act* and those operations continued undisturbed.

We do not refer to exemption and transference of regulatory responsibility to encourage or promote such development. We merely refer to that aspect of federal authority and responsibility in terms that indicate, in our belief, that safeguards do exist that are available for use to meet the kind of situation that intervenors seemed concerned about in their submissions to us.

After having carefully considered the evidence adduced at the hearing, the opening statements and written submission inasmuch as they are relevant, and the report prepared by the Research Branch of the Canadian Transport Commission, the Committee must conclude that it has not been established that the proposed acquisition will unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest. The said proposed acquisition is therefore not disallowed and our file in the matter is closed.

(Decision from the Bench read on behalf of the panel by the Chairman.)

Relative à la requête présentée par Speedway Express Limited, Ancienne Lorette, Québec

1. **afin de faire reconnaître, à titre de mouvements admissibles, certains transports de marchandises par camion en provenance de points situés dans le "territoire choisi" (Région atlantique) et en direction de certains points situés dans la province de Québec, et**

2. **afin de recevoir des subventions pour lesdits mouvements en vertu du Règlement sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique (1978 C.R.C., c. 359) et du Règlement sur les subventions sélectives dans la Région atlantique (1978 C.R.C., c. 360) adoptés sous le régime de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique (1970 S.R.C., c. A-18).**

In the matter of an application by Speedway Express Limited, Ancienne Lorette, Québec

1. **to have recognized as eligible movements certain transportation of goods by truck from points in the "select territory" (Atlantic Region) to certain points in the Province of Québec, and**

2. **to receive subsidies for the said movements under the Atlantic Region Freight Assistance Regulations (1978 C.R.C., c. 359) and the Atlantic Region Selective Assistance Regulations (1978 C.R.C., c. 360) adopted pursuant to the Atlantic Region Freight Assistance Act (1970 R.S.C., c. A-18)**

Répertorié: Re Speedway Express Ltée

Indexed as: ReSpeedway Express Ltd.

Comité des transports par véhicule à moteur: J.A.D. Magee (président), G. Roberge, c.r. et D.H. Jones, c.r.

Motor Vehicle Transport Committee: J.A.D. Magee (Chairman), G. Roberge, Q.C. and D.H. Jones, Q.C.

Décision n°: MV-ARFA-188 (M-82-1)
Date de la décision: le 18 décembre 1981
Dossier n°: T.D.14483.19

Decision No.: MV-ARFA-188 (M-82-1)
Date of Decision: December 18, 1981
File No.: T.D.14483.19

Transport par véhicule à moteur - Subventions - Interprétation d'un permis de camionnage.

Motor vehicle transport - Subsidies - Interpretation of a truckingpermit.

En raison d'une décision administrative, le directeur du Programme des subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique a déclaré inadmissibles certains mouvements en provenance de cette région à des points situés au Québec mais en dehors des limites de parcours autorisées au permis de camionnage détenu par Speedway. Le versement de subventions est accordé en vertu du Règlement sur les subventions au transport de marchandises dans la Région atlantique *et du* Règlement sur les subventions sélectives dans la Région atlantique. *L'administration incombe à la C.C.T. Le présent litige vise principalement la controverse soulevée sur l'application des conditions et restrictions mentionnées au paragraphe 4 dudit permis.*

By virtue of an administrative decision, the Director, Atlantic Region Freight Assistance Program, declared non eligible for financial assistance movements of goods from the Atlantic Region to several pints in the Province of Quebec which were outside the route delineations specified in Speedway's trucking permit. Payment of subsidies is authorized according to the Atlantic Region Freight Assistance Regulations *and the* Atlantic Region Selective Assistance Regulations. *The C.T.C is responsible for the administration. This application focuses mainly on the controversy regarding the wording of Conditions and Restrictions noted in paragraph 4 of the said permit.*

Décision: *Aux termes de la loi, la C.C.T. ne peut pas interpréter officiellement un permis émis par la Régie des transports du Québec. La Cour supérieure du Québec détient ce pouvoir sur requête pour jugement déclaratoire selon l'article 453 C.P.C. En l'absence d'un tel jugement, le Comité estime que sa décision doit reposer sur sa compréhension des activités de camionnage interprovinciales.*

Lorsque la requérante décida d'étendre ses activités à toutes les provinces de l'Atlantique, le Québec lui accorda le droit d'effectuer un transfert intercompagnie au Nouveau-Brunswick tel qu'indiqué au paragraphe 4 dudit permis. Cette mesure ne peut s'avérer que complémentaire car seul ce dernier peut autoriser des transferts sur son territoire. Elle favorise les mouvements en direction et en provenance de points situés dans la province mais n'apporte aucune précision quant au point d'origine ou de destination au Québec. Cette clause étend le champ d'exploitation géographique de la requérante mais n'alloue pas de droits additionnels au Québec. Le Comité confirme donc la décision du directeur car les conditions et restrictions établies au paragraphe 4 ne s'appliquent que dans le cadre de l'autorisation spécifique établit audit permis.

Décisions et ordonnances citées

Décision de la Régie des transports n° QCR-02240, datée du 7 mars 1978.

Lois citées

Code de procédure civile du Québec, art. 453.
Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, art. 19, 167.
Loi sur les poursuites sommaires, S.R.Q. 1964, chap. 35, art. 12.
Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, S.R.C. 1970, chap. A-18.

Règlements cités

Règlement sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, C.R.C 1978, chap. 359, art. 6, 7.
Règlement sur les subventions sélectives dans la Région atlantique, C.R.C. 1978, chap. 359, 360.

Decision: *The C.T.C. is not empowered by law to render an official interpretation of a trucker's permit issued by* la Régie des transports du Québec. *Speedway should have obtained a declaratory judgement on motion from the Superior Court of Québec, pursuant to section 453 C.C.P. In the absence of such advice, the Committee's decision must rely on its understanding of interprovincial trucking operations.*

When the Applicant decided to extend its service to the four Atlantic Provinces, Québec introduced in Speedway's permit, the right to interline in New-Brunswick. Such an action is merely complementary, since only New- Brunswick can authorized interlining within its own boundaries. It was granted to facilitate the movement of goods to and from points in that province but doesn't add to the origins and destinations within Quebec. This 4th clause broadens the scope of the carrier's geographic operating area but does not grant additional rights within Québec.

Therefore, the Committee confirms the Director's decision whereby the Conditions and Restrictions under paragraph 4 must apply to specific authorization established under the said permit.

Decisions and Orders referred to

Régie des transports Decision No. QCR-02240, dated March 7, 1978.

Statutes referred to

Québec Code of Civil Procedure, s. 453.
National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, ss. 19, 167.
Summary Convictions Act, R.S.Q. 1964, c. 35, s. 12.
Atlantic Region Freight Assistance Act, R.S.C. 1970, c. A-18.

Regulations referred to

Atlantic Region Freight Assistance Regulations, C.R.C. 1978, c. 359, ss. 6, 7.

Atlantic Region Selective Assistance Regulations, C.R.C. 1978, c. 359, 360.

Règles citées

Règles générales de la Commission canadienne des transports, C.R.C. 1978, chap. 1142, règle 9.

Comparutions

Jacques Langlois, avocat, Speedway Express Ltée; Michel Vary, avocat de la Commission; Serge Pépin, avocat de la Commission.

DÉCISION

Audience tenue à Québec (Québec), le 22 septembre 1981.

Préambule

Conformément à une politique établie par la Commission, il faut laisser au directeur du Programme des subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, la responsabilité d'évaluer, au niveau administratif, les demandes de subventions présentées par les camionneurs sous le régime de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique* (LSTMRA) et des *Règlements* susmentionnés. La personne affectée à ce poste a avisé Speedway Express Limited, camionneur autorisé et détenteur d'un certificat émis par la Commission canadienne des transports conformément aux articles 6 et 7 du *Règlement sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique* (1978 C.R.C., c. 359), que les mouvements de marchandises ayant fait l'objet de requêtes, en provenance de la Région atlantique et en direction d'un certain nombre de points situés dans la province de Québec, mais en dehors des limites de parcours établies dans son permis de camionnage n° 13963-V émis par la Régie des transports du Québec, n'étaient pas des mouvements admissibles en vertu du Programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique car, selon lui, les services ainsi offerts n'étaient pas autorisés dans son permis.

Il y a eu ensuite des discussions et un échange de correspondance entre Speedway Express Limited et le directeur du Programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, qui ont abouti à une lettre datant du 2 avril 1980, envoyée par le directeur à Speedway, dans laquelle le directeur réaf-

Rules referred to

Canadian Transport Commission General Rules, C.R.C. 1978, c. 1142, rule 9.

Appearances

Jacques Langlois, Counsel, Speedway Express Ltd.; Michel Vary, Counsel for the Commission; Serge Pépin, Counsel for the Commission.

DECISION

Heard at Québec (Qué.), September 22, 1981.

Preamble

In accordance with a policy established by the Commission of leaving to the Director of the Atlantic Region Freight Assistance Program the responsibility of assessing, at the administrative level, claims for financial assistance submitted by truckers under the *Atlantic Region Freight Assistance Act* (ARFAA) and the above-noted *Regulations*, the incumbent of this position notified Speedway Express Limited of Québec, a licensed trucker holding a Certificate issued by the Canadian Transport Commission, pursuant to sections 6 and 7 of the *Atlantic Region Freight Assistance Regulations* (1978 C.R.C., c. 359), that the claims submitted in respect of the movements of goods from the Atlantic Region to a number of points in the Province of Québec, all of which were outside the route delineations in its trucking Permit No. 13963-V issued by la Régie des transports du Québec, were not eligible movements under the Atlantic Region Freight Assistance Program since, in his opinion, the services thus provided were not authorized by its Permit.

Discussions and an exchange of correspondence then ensued between Speedway Express Limited and the Director, Atlantic Region Freight Assistance program, which culminated in a letter from the Director to Speedway, dated April 2, 1980, in which the Director reaffirmed his opinion and stated that until he were in re-

firmait son opinion et indiquait que jusqu'à ce qu'il reçoive une interprétation officielle du permis émanant d'une autorité compétente du Québec et indiquant clairement que Speedway avait le droit, en vertu dudit permis, de transporteur des marchandises de la Région atlantique vers ces points hors limite situés dans la province de Québec, il ne pouvait pas recommander et ne recommanderait pas le versement de subventions pour ces mouvements.

Peu après, l'avocat représentant Speedway Express Limited a avisé le directeur que le 9 juin 1980, le Procureur général du Québec avait intenté une poursuite contre son client en vertu de la *Loi sur les poursuites sommaires* (S.R.Q., c. 35, a. 12) alléguant qu'il avait transporté des marchandises entre la province de Nouvelle-Écosse et un point non autorisé situé dans la province de Québec, allant à l'encontre de son permis de camionnage, et que le juge de la Cour provinciale qui a entendu la cause avait rejeté ladite plainte et avait déchargé l'accusé en indiquant dans son jugement non motivé que l'accusé avait l'autorisation, en vertu de son permis, d'offrir le service faisant l'objet de la plainte. En communiquant cette information au directeur, l'avocat de Speedway a prétendu que ce jugement constituait une "interprétation officielle" du permis de son client et que celui-ci avait le droit, en vertu dudit permis, de desservir tous les points situés dans la province de Québec, lorsque les marchandises provenaient de la Nouvelle-Écosse, de l'Île du Prince-Edouard et de Terre-Neuve. En conséquence, l'avocat a réclamé le versement immédiat d'un montant supérieur à $100,000, montant qui représentait les subventions refusées sous le régime de la *LSTMRA* et accumulées durant les quelques dernières années et qui étaient donc en souffrance.

Dès réception de cette nouvelle réclamation, le directeur a immédiatement dirigé l'affaire pour fins de détermination au Comité des transports par véhicule à moteur, dont la responsabilité est de décharger toutes les fonctions d'adjudication de la Commission conformément à la *LSTMRA*, sous le régime de la Règle 9 des *Règles générales de la Commission* (1978 C.R.C., c. 1142).

À la suite d'un examen préliminaire du cas, le Comité a accepté de tenir une audience publique dans la ville de Québec. L'audience a été tenue le 22 septembre 1981 et, au cours de celle-

ceipt of an official interpretation of its Permit from a competent Québec authority indicating clearly that Speedway was entitled under the said permit to transport freight from the Atlantic Region to these "outside" points in the Province of Québec, he could not and would not recommend any subsidy payments for such movements.

Shortly thereafter, Counsel for Speedway Express Limited advised the Director that on June 9, 1980, an information had been laid against his client by the Attorney General of Québec under the *Summary Convictions Act* (R.S.Q., c. 35, s. 12) for having transported goods from the Province of Nova Scotia to a non-authorized point in the Province of Québec, contrary to its trucking permit, and that the Provincial Court judge who heard the case had dismissed the charge and released the accused, stating in his judgement, but without giving reasons, that the accused had the authority under its permit to provide the service complained of. In communicating this information to the Director, Counsel for Speedway contended that this judgement constituted an "official interpretation" of his client's permit and of his client's claim that it is entitled under the said permit to serve all points in the Province of Québec for the transportation of goods originating in Nova Scotia, Prince Edward Island and Newfoundland. Accordingly, Counsel requested immediate payment of an amount in excess of $100,000 representing denied subsidies under *ARFAA*, which had accumulated over the last few years and were then outstanding.

Upon receipt of that further request, the Director immediately referred the matter for determination to the Motor Vehicle Transport Committee whose responsibility it is to discharge all adjudicative functions of the Commission under *ARFAA*, pursuant to Rule 9 of the *Commission's General Rules* (1978 C.R.C, c. 1142.)

Following a preliminary review of the case, the Committee agreed to hold a public hearing in Québec City. The hearing was held on September 22, 1981, in the course of which the Com-

ci, le Comité n'a entendu qu'une personne, l'avocat représentant Speedway Express Limited. Les représentations et le plaidoyer de l'avocat, ainsi que les preuves versées au dossier et l'échange de correspondances, constituent les documents que le Comité a étudiés.

Preuves

Comme il a été mentionné ci-dessus, le requérant est une entreprise de camionnage basée à Ancienne Lorette, Québec. Elle détient des permis de camionnage émis par les autorités provinciales lui permettant d'exercer ses activités à titre de camionneur interprovincial entre Québec, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et Terre- Neuve. Elle détient aussi un certificat émis par la Commission canadienne des transports attestant son droit à présenter des demandes de subvention en vertu de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*.

Des difficultés se sont posées lorsque Speedway Express Limited a cherché, au cours de l'été 1979, à demander une subvention pour les mouvements de marchandises, certaines datant de 1976, en provenance de points situés dans la Région atlantique ou "territoire choisi" comme le définit le *Règlement sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique* (1978 C.R.C., c. 359) et en direction de points situés dans la province de Québec mais en dehors des limites de parcours établies dans son permis n° 13963-V, et les amendements émis par la Régie des transports du Québec en novembre 1970.

Après vérification des demandes présentées par le requérant à ce moment, le directeur du Programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique a mis en doute le fait que Speedway Express Limited avait l'autorisation de desservir ces points hors limite en vertu du permis susmentionné.

Les clauses en cause dans ledit permis se lisent ainsi:

mittee heard only one person who happened to be Counsel for Speedway Express Limited. The representations and argument made by Counsel, together with the exhibits filed and the correspondence exchanged, constitute the material which the Committee has examined.

Evidence

As noted above, the Applicant is a trucking company established in Ancienne Lorette, Québec. It holds trucking permits issued by provincial authorities enabling it to operate as an interprovincial trucker between Québec, New Brunswick, Nova Scotia and Newfoundland. It holds a Certificate issued by the Canadian Transport Commission attesting to its entitlement to claim assistance under the *Atlantic Region Freight Assistance Act*.

Difficulties arose when Speedway Express Limited endeavoured, in the summer of 1979, to claim assistance in respect of movements of goods, some dating back to 1976, from points in the Atlantic Region, or "select territory" as defined in the *Atlantic Region Freight Assistance Regulations* (1978 C.R.C., c. 359), to points in the Province of Québec which were outside the route delineations specified in its trucking Permit No. 13963-V as issued by la Régie des transports du Québec in November 1970 as subsequently amended.

Upon verification of the claims submitted by the Applicant at that time, the Director of the Atlantic Region Freight Assistance program questioned the authority of Speedway Express Limited to serve these outside points under the aforementioned Permit.

The disputed clauses in the said Permit read as follows:

Service

Camionnage général: - longue distance - parcours

a) De Montréal et de la ville de Québec jusqu'aux limites Québec-Nouveau-Brunswick (point d'entrée: Ste-Rose du Degelis) et le retour pour les cargaisons destinées aux Provinces maritimes ou en provenance de celles-ci, selon l'autorisation.

Camionnage général - longue distance - parcours limité - irrégulier

b) Des limites du Québec-Nouveau-Brunswick jusqu'à Montréal et aux points intermédiaires situés à l'ouest de la ville de Québec, par les trajets suivants:

a) Routes n°s 2 - 19 (vers Grand'Mère), 32 vers Joliette

b) Routes n°s 2 - 20 (route transcanadienne) et route n° 9

c) Routes n°s 2 - 5 - 20 (Régionale) - 20 - (route transcanadienne)

d) Routes n°s 2 - 20 (route transcanadienne) - 22 vers Sorel

e) Routes n°s 2 - 1 - 40

f) Routes n°s 2 - 5 - 39 - 1

g) Routes n°s 2 - 5 - 1

Le retour est autorisé si le chargement minimal est de dix tonnes par expéditeur, sauf dans le cas de Trois-Rivières où les chargements partiels peuvent être acceptés.

Conditions et restrictions

4 - Les services autorisés par ce permis pour la province de l'Île du Prince-Édouard devront être fournis conjointe-

Service

General Trucking: - Long Distance - Route

a) From Montréal and Québec City to the Québec-New Brunswick border (port of entry: Ste-Rose du Degelis) and return, for shipments consigned to or originating in the Maritime Provinces as authorized.

General Trucking - Long Distance - Restricted Route - Irregular

b) From the Québec-New Brunswick border to Montréal and intermediate points west of Québec City via the following routes:

a) Highways nos. 2 - 19 (To Grand' Mère), 32 to Joliette

b) Highways nos. 2 - 20 (Trans-Canada Highway) and Highway no. 9

c) Highways nos. 2 - 5 - 20 (Regional) - 20 - (Trans-Canada Highway)

d) Highways nos. 2 - 20 (Trans-Canada Highway) - 22 to Sorel

e) Highways nos. 2 - 1 - 40

f) Highways nos. 2 - 5 - 39 - 1

g) Highways nos. 2 - 5 - 1.

Return is authorized on the basis of a minimum cargo of ten tons for one shipper, except for Trois-Rivières, where L.T.L. shipments can be accepted.

Conditions and Restrictions

4 - The services authorized by this permit for the Province of Prince Edward Island shall be operated in conjunction with Li-

ment avec le permis n° X-326 émis par le Department of Public Utilities Commission de la province de l'Île du Prince-Edouard et datant du 15 mars 1965. Du plus, le détenteur du permis a la permission de transporter des marchandises en provenance et en direction des provinces du Québec et de l'Île du Prince-Edouard. Ces chargements peuvent faire l'objet d'un transfert intercompagnie à Saint-Jean ou Moncton (Nouveau-Brunswick) avec les transporteurs détenant actuellement des permis de transport émis par les deux Provinces atlantiques.

Le détenteur du permis a aussi la permission de transporter des chargements en provenance et en direction des provinces du Québec et de la Nouvelle-Écosse. Les marchandises doivent faire l'objet d'un transfert intercompagnie à Moncton ou à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) avec les transporteurs reconnus par les provinces de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick.

Le détenteur du permis a aussi la permission de transporter des chargements en provenance et en direction des provinces du Québec et de Terre-Neuve. Ces chargements doivent faire l'objet d'un transfert intercompagnie à Moncton (Nouveau-Brunswick) avec un transporteur reconnu par les provinces du Nouveau-Brunswick et de Terre- Neuve.

Le permis original de camionnage de Speedway, tel qu'il été soumis à la Commission canadienne des transports par le transporteur au début du programme de subventions pour les transports vers l'ouest et certifié comme étant en vigueur, date du mois de juin 1968. Son champ d'application était très restreint et ne concernait que les autorisations accordées par les provinces du Québec et du Nouveau-Brunswick. Les services et les limites de parcours susmentionnés, de même que les conditions et restrictions figurant au paragraphe 4, ne sont apparus que deux ans plus tard, soit en novembre 1970. En raison des nombreuses fusions qu'il y a eues au cours des années en ce qui concerne ce transporteur, le permis a de nouveau été modifié plusiers fois, mais les autorisations susmentionnées sont de-

cense no. X-326 issued by the Department of Public Utilities Commission of the Province of Prince Edward Island and dated March 15th, 1965. Furthermore, permission is granted to the permit holder to transport cargo to and from the Provinces of Québec and Prince Edward Island. This cargo may be interlined in Saint-John or Moncton, New Brunswick, with those carriers presently holding operating licenses from both Atlantic Provinces.

Permission is also granted to the permit holder to transport cargo to and from the Provinces of Québec and Nova Scotia. This merchandise is to be interlined at either Moncton or Saint John, New Brunswick, with carriers in good standing with the Provinces of Nova Scotia and New Brunswick.

Permission is likewise granted to the permit holder to transport cargo to and from the Provinces of Québec and Newfoundland. This cargo to be interlined at Moncton, New Brunswick, with a carrier in good standing with the Provinces of New Brunswick and Newfoundland.

Speedway's original trucking permit, as submitted to the Canadian Transport Commission by the carrier at the inception of the westbound subsidy program and certified as being in effect, dates back to June 1968. It was quite restrictive in its application and related solely to authorities granted by the Provinces of Québec and New Brunswick. The services and route delineations quoted above, together with paragraph 4 under Conditions and Restrictions, appeared only two years later, in November 1970. Owing to the numerous amalgamations which occurred over the years with respect to this carrier, the permit was amended again several times, but the authorities quoted above have remained unchanged to this date, except for the re-numbering of certain of the highways under the route

meurées inchangées, sauf en ce qui a trait à la rénumérotation de certaines routes figurant dans les limites de parcours spécifiées dans le Service b); ces numéros sont maintenant les suivants:

a) Routes n°s 138 - 157 (vers Grand'Mère), 122 - 31 vers Joliette

b) Routes n°s 138 - 73 - 20 (route transcanadienne) et route 116

c) Routes n°s 138 - 73 - 116 - 122 - 239 - 20 (route transcanadienne)

d) Routes n°s 138 - 73 - 20 (route transcanadienne) - 143 vers Sorel, 132

e) Routes n°s 138 - 73 - 171 - 173 - 112 - 243 - 104

f) Routes n°s 138 - 73 - 116 - 243 - 220 - 241 - 112

g) Routes n°s 138 - 73 - 116 - 143 - 112

La controverse qui a été soulevée entre Speedway Express Limited et le directeur (LSTMRA) porte principalement sur le texte du paragraphe 4 des Conditions et restrictions susmentionnées. Il est généralement admis que les dispositions du paragraphe étendent la portée générale de la zone d'exploitation géographique du transporteur, mais, selon le directeur du Programme de subventions au transport des marchandises dans la région atlantique, cette portée ne s'applique que dans le cadre de l'autorisation spécifique accordée dans la section Service général du permis Québécois du transporteur. Par exemple, en vertu du Service b) dudit permis, le transporteur est autorisé à transporteur des limites du Québec-Nouveau-Brunswick jusqu'à Montréal en utilisant certains parcours. De plus, le camionneur a le droit de desservir les points intermédiaires, mais seulement ceux <u>situés sur ces parcours</u> entre les villes de Québec et de Montréal. Dans ce cas-là, le directeur a fait remarquer que, comme le paragraphe commence avec les mots "Le service autorisé en vertu de ce permis", ces services, tels qu'ils ont été établis dans la section Service du permis 13963-V à laquelle doit être subordonné le paragraphe 4, sont spécifiques dans leur application

delineations specified in Service b); these now read as follows:

a) Highways nos. 138 - 157 (To Grand' Mère), 122 - 31 to Joliette

b) Highways nos. 138 - 73 - 20 (Trans-Canada Highway) and Highway 116

c) Highways nos. 138 - 73 - 116 - 122 - 239 - 20 (Trans-Canada Highway)

d) Highways nos. 138 - 73 - 20 (Trans-Canada Highway) - 143 to Sorel, 132

e) Highways nos. 138 - 73 - 171 - 173 - 112 - 243 - 104

f) Highways nos. 138 - 73 116 - 243 - 220 - 241 - 112

g) Highways nos. 138 - 73 - 116 - 143 - 112

The controversy which arose between Speedway Express Limited and the Director (ARFAA) is centred principally on the wording of paragraph 4 under Conditions and Restrictions noted above. It is generally admitted that the provisions of that paragraph broaden the general scope of the carrier's geographic operating area, but in the opinion of the Director of the Atlantic Region Freight Assistance program, it does it only in connection with the specific authority granted under the General Service section of the trucker's permit. For instance, under Service b) of the permit, the carrier is authorized to go from the Québec-New Brunswick border up to Montréal via certain specific routes. In addition, the trucker is entitled to serve the intermediate points, but only those which are <u>situated on these routes</u> between Québec City and Montréal. In this connection, the Director noted that since paragraph 4 begins with the words "The service authorized by this permit...", such services, as set out in the Service section of Permit 13963-V to which paragraph 4 must be subordinate, are specific in their territorial application insofar as the Province of Québec is concerned. In other words, the Conditions and Restrictions under paragraph 4 <u>cannot</u> give the permit holder

territoriale en ce qui concerne la province de Québec. En d'autres termes, les Conditions et restrictions figurant au paragraphe 4 ne peuvent pas donner au détenteur du permis une marge de manoeuvre supérieure à celle établie dans la clause du permis sous laquelle ses conditions et restrictions ont été élaborées.

En opposition à la position prise par le directeur, l'avocat de Speedway a émis la théorie selon laquelle Speedway peut desservir tous les points situés dans la province de Québec pour le trafic en provenance de la Nouvelle-Écosse, de Terre-Neuve et de l'Île du Prince-Edouard. L'avocat se reporte au paragraphe 4 de la section Conditions et restrictions du permis de Speedway en s'appuyant sur les termes suivants:

1. De plus le transporteur a la permission... (concernant l'Île du Prince-Edouard).

2. Le transporteur a aussi la permission... (concernant la Nouvelle-Écosse).

3. Le transporteur a aussi la permission... (concernant Terre-Neuve).

Selon l'avocat, l'utilisation de ces phrases n'aurait pas de sens à moins que leur objet ne soit d'accorder une autorisation supplémentaire qui selon lui, vise tous les points situés dans la province de Québec. Pour étayer son opinion, l'avocat a attiré l'attention de la Commission durant l'audience tenue à Québec le 22 septembre 1981, sur le paragraphe 3 de la section Conditions et restrictions du permis de Speedway, lequel stipule:

3. Le service autorisé par ce permis pour la province du Nouveau-Brunswick ne doit être fourni que conjointement avec le permis 50 PC-X émis par la Motor Carrier Board du Nouveau-Brunswick et datant du 30 octobre 1967.

Remarquant que le paragraphe ne prévoit aucun droit additionnel relativement aux mouvements effectués entre le Québec et le Nouveau-Brunswick, contrairement à ceux accordés par les trois autres provinces atlantiques en vertu du paragraphe 4, il a indiqué qu'en raison de cette distinction, Speedway n'est autorisé, en

greater leeway than the clause of the permit under which they were made.

In opposition to the position taken by the Director, Counsel for Speedway advanced the theory that Speedway can serve all points in the Province of Québec on traffic from Nova Scotia, Newfoundland and Prince Edward Island. Counsel relies on paragraph 4 of the Conditions and Restrictions section of Speedway's permit on the strength of the following terms:

1. Furthermore permission is granted... (with respect to Prince Edward Island)

2. Permission is also granted... (with respect to Nova Scotia)

3. Permission is likewise granted... (with respect to Newfoundland)

In the opinion of Counsel, the use of these phrases would be meaningless unless they were intended to grant an additional authority which he interprets to be, all points in the Province of Québec. In further support of his argument, Counsel drew the attention of the Commission at the hearing in Québec on September 22, 1981, to paragraph 3 of the Conditions and Restrictions section of Speedway's permit, which reads as follows:

3. The service authorized by this permit for the Province of New Brunswick shall be operated solely in conjunction with License 50 PC-X issued by the Motor Carrier Board of New Brunswick and dated October 30, 1967.

Noting that paragraph 3 provides no additional rights in respect of movements between Québec and New Brunswick, unlike those provided for the other three Atlantic Provinces under paragraph 4, he suggested that because of this distinction, Speedway is only entitled in respect of the New Brunswick - Québec westbound

ce qui concerne le trafic en direction ouest entre le Nouveau-Brunswick et Québec, qu'à transporter des marchandises en provenance du Nouveau-Brunswick conformément à l'autorisation accordée dans la section Service général du permis du camionneur; c'est-à-dire seulement en direction de Montréal et de Québec en vertu du Service a) et de Montréal et des points intermédiaires situés à l'ouest de Québec en passant par les parcours spécifiés dans le Service b), excluant ainsi tous les autres points situés à l'extérieur de ces parcours.

Cependant, pour faire suite à cet argument, la Commission a attiré l'attention de l'avocat sur le paragraphe 2 des Conditions et restrictions du permis du camionneur qui stipule:

> 2. Toutes les clauses visent les marchandises en provenance ou en direction des Provinces atlantiques: Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, Île du Prince-Edouard et Terre-Neuve.

La Commission a ensuite demandé à l'avocat si le texte de ce paragraphe en lui-même ne contredisait pas l'interprétation qu'il donne des paragraphes 3 et 4 susmentionnés. L'avocat a répondu en disant qu'il ne voyait aucune contradiction car il estimait que le paragraphe 4 de la section Conditions et restrictions du permis avait été ajouté aux paragraphes 2 et 3 à la suite d'un amendement subséquent, mais ne pouvait pas le prouver.

Ceci oblige la Commission à obtenir une interprétation officielle du permis n° 13963-V de Speedway, comme l'a indiqué le directeur dans une lettre datant du 2 avril 1980 qu'il a envoyée au requérant, Speedway Express Limited. Il faudra se rappeler que ce permis a été délivré à l'origine à Speedway par la Régie des transports du Québec. La "Régie", qui a été établie en 1964 en vertu d'un statut du Québec (S.R.Q. 1964, c. 228), a été remplacée par la Commission des transports du Québec (Lois du Québec 1972, c. 55) dont le mandat accordé par la législature du Québec est de contrôler, conformément aux règlements du gouvernement, tous les aspects de l'industrie du transport à l'intérieur de la province.

traffic to transport goods originating in New Brunswick in accordance with the authority granted under the General Service section of the trucker's permit, i.e. only to Montréal and Québec City under Service a), and to Montréal and intermediate points west of Québec City via the routes specified under Service b), excluding all other points outside of these routes.

However, as a follow-up to this argument, the Commission drew Counsel's attention to paragraph 2 of the Conditions and Restrictions in the trucker's permit which reads:

> 2. All clauses concern merchandise originating in or consigned to the Atlantic Provinces: New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island and Newfoundland.

The Commission then enquired from Counsel whether the wording of that paragraph did not appear on its face to contradict Counsel's interpretation of paragraphs 3 and 4 above noted. Counsel replied that he saw no contradiction since he believed that paragraph 4 of the Conditions and Restrictions section of the permit had been added to paragraphs 2 and 3 by subsequent amendment, but could offer no proof to that effect.

This brings up the need for the Commission to have an official interpretation of Speedway's Permit No. 13963-V, as indicated by the Director in his written advice of April 2, 1980, to the Applicant, Speedway Express Limited. It will be recalled that this permit was originally issued to Speedway by *la Regie des transports du Quebec*. The "*Régie*", which had been constituted by a Québec Statute in 1964 (S.R.Q. 1964, c. 228), was replaced by *la Commission des transports du Québec* (*Lois du Québec* 1972, c. 55) with the mandate from the Québec Legislature to control, in accordance with governement regulations, all aspects of the transportation industry within the Province.

Durant les discussions et l'échange de correspondance qu'il y a eus entre le directeur (LSTMRA) et l'avocat de Speedway au début de 1980, il a été démontré que la Commission des transports du Québec avait déjà indiqué dans la *décision* portant le *numéro QCR-02240*, datant du 7 mars 1978, qu'elle n'avait pas l'autorité d'interpréter un permis émis par la Régie des transports. Dans cette *décision*, il a été déclaré entre autres:

> En vertu de l'article 167 de la *Loi des transports*, la Commission peut abroger, remplacer ou modifier une ordonnance de la Régie. Il a été par ailleurs décidé qu'en vertu de l'article 19 de la *Loi*, la Commission peut réviser seulement toute décision qu'elle a rendue.
>
> Conséquemment, lorsque l'article 2.59 du *Règlement 2 (1976)* prévoit une procédure pour permettre l'interprétation d'une décision, il ne peut s'agir que d'une décision rendu par la Commission et ne peut comprendre l'interprétation d'une ordonnance rendue par la Régie.

À ce moment, l'avocat a fait valoir que comme le permis de son client, Speedway Express Limited, avait été émis à la suite d'une *Ordonnance* de l'ancienne Commission (Régie), la Commission des transports du Québec aurait aussi refusé d'interpréter le permis de Speedway pour la même raison qu'elle avait refusé d'interpréter le permis du camionneur dans le cas susdit.

Finalement, à la suite des poursuites intentées contre Speedway Express Limited par le Procureur général du Québec pour avoir violé une condition du permis de camionnage en desservant un point non autorisé au Québec et du rejet des charges par le juge de la Cour provinciale qui avait entendu la cause, l'avocat de Speedway a présenté ledit jugement à la Commission canadienne des transports à titre "d'interprétation officielle" du permis de son client ainsi que la requête de son client selon laquelle il était autorisé en vertu dudit permis à transporter des marchandises provenant d'un point situé en Nouvelle-Écosse vers n'importe quel point situé au Québec (dans ce cas, le mouve-

During the course of discussions and exchange of correspondence between the Director (ARFAA) and Counsel for Speedway in the early part of 1980, it came to light that *la Commission des transports du Québec* had already decided by *Decision* bearing *number QCR-02240*, dated March 7, 1978, that it did not have the power to interpret a permit issued by *la Régie des transports*. In that *Decision*, it was ruled in part as follows:

> Pursuant to section 167 of the *National Transportation Act*, *la Commission* may repeal, replace or modify an order issued by *la Régie*. However, it was ruled that under section 19 of the *Act*, *la Commission* may revise only its own decisions.
>
> Accordingly, where section 2.59 of the *Regulation* 2 (1976) prescribes the manner to interpret an order such procedure relates only to an order issued by *la Commission* and not an order issued by *la Régie*.

Counsel expressed the view at that time that since the permit held by his client, Speedway Express Limited, had been issued pursuant to an *Order* of the former Board (*Régie*), *la Commission des transports du Québec* would also decline to give an interpretation of Speedway's permit for the same reason that it had refused to interpret the trucker's permit in the case referred to above.

So it came about that, following prosecution of Speedway Express Limited by the Attorney General of Québec for having violated a condition of the carrier's permit in providing service to a non-authorized point in Québec and the dismissal of the charge by the Provincial Court judge who had heard the case, Counsel for speedway submitted to the Canadian Transport Commission the judgement rendered in this case as "an official interpretation" of his client's permit and of his client's claim that it was authorized under the said permit to transport goods to any point in Québec from a point in Nova Scotia (in this case, the alleged non-authorized movement was between Truro, N.S. and Asbestos, Québec),

ment présumé non autorisé était celui entre Truro, N.-É. et Asbestos, Québec), de même que transporter des marchandises provenant de n'importe quel point situé à l'Île du Prince-Edouard ou à Terre-Neuve vers n'importe quel point situé au Québec.

Constatations et conclusions

Il est à remarquer au départ que le versement de subventions aux camionneurs effectuant le transport de marchandises en provenance de points situés dans la Région atlantique (territoire choisi) et en direction de points situés au Canada mais en dehors du territoire choisi est autorisé en vertu du *Règlement sur les subventions au transport de marchandises dans la Région atlantique* et du *Règlement sur les subventions sélectives dans la Région atlantique* (1978 Codification des règlements du Canada, chap. 359 et 360), dont l'administration relève de la Commission canadienne des transports. Ces règlements établissent les exigences obligatoires aux fins de l'administration du programme de subvention. La Commission, en effectuant son travail relatif à l'administration du programme, n'est pas investie par la loi du pouvoir d'autoriser le versement de fonds du gouvernement fédéral lorsqu'elle a une raison de croire qu'un camionneur a violé les dispositions de ses droits d'octroi ou de son permis d'exploitation.

Après considération des preuves et réflexion sur le plaidoyer présenté par l'avocat au nom du requérant, nous pensons que le directeur du Programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique avait raison de refuser les subventions demandées dans cette affaire.

Le jugement de la Cour provinciale présenté par l'avocat pour appuyer la demande de subvention du requérant, lequel jugement a été rendu en matière pénale, ne peut pas en lui-même constituer le genre d'interprétation officielle d'un permis de camionnage, aux fins de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*, que la Commission est en droit de recevoir de la part d'une autorité provinciale compétente. Dans ce cas-ci, une telle interprétation est nécessaire, mais n'a pas été produite. Il n'appartient pas à la Commission canadienne des transports d'interpréter de façon formelle le permis de camionnage délivré à Speedway Express Limited par la

as well as from any other point in Prince Edward Island or Newfoundland.

Findings and Conclusions

It should be pointed out at the outset that the payment of subsidy to truckers in respect of the movement of goods by them in a calendar year from points within the Atlantic Region (select territory) to points in Canada outside the select territory is authorized by virtue of the *Atlantic Region Freight Assistance Regulations* and the *Atlantic Region Selective Assistance Regulations* (1978 Consolidated Regulations of Canada, c. 359 and 360) the administration of which is entrusted to the Canadian Transport Commission. These regulations set out the mandatory requirements for the administration of the subsidy program. The Commission in the performance of its duty with respect to the administration of the program, is not empowered by law to authorize the disbursement of federal funds where it has reason to believe that a trucker has violated the provisions of its tariffs of tolls or of its license to operate.

Upon considering the evidence and reflecting on the argument advanced by Counsel for the Applicant, we are of the view that our Director of the Atlantic Region Freight Assistance program was entirely justified in denying the subsidy payments requested in this case.

The provincial court judgement submitted by Counsel in support of the Applicant's request for subsidy, being a judgement given in a penal matter, cannot by itself constitute the kind of official interpretation of a trucker's permit for the purposes of the *Atlantic Region Freight Assistance Act*, which the Canadian Transport Commission would require to have from a provincial authority of competent jurisdiction. In this case, such an interpretation is needed, but it has not been produced. It is not incumbent on the Canadian Transport Commission to formally interpret the trucking permit issued to Speedway Express Limited by *la Régie des transports du Québec*. If an interpretation of the Québec

régie des transports du Québec. Même si Speedway ne pouvait obtenir une interprétation de son permis de camionnage au Québec de la Commission des transports du Québec, il est probable qu'il aurait pu l'obtenir sur requête pour jugement déclaratoire de la Cour supérieure du Québec en vertu des dispositions du *Code de procédure civile du Québec* (art. 453).

trucking permit of Speedway could not be obtained from *la Commission des transports du Québec*, presumably the Applicant could have sought a declaratory judgement on motion from the Superior Court of Québec, pursuant to the *Québec Code of Civil Procedure* (s. 453).

En l'absence de ce jugement, nous devons disposer de cette affaire en nous basant sur notre compréhension des activités de camionnage interprovinciales. Il nous semble que la solution se trouve dans le système de droits réciproques existant créé par les permis délivrés par les diverses provinces par où passent les marchandises transportées par une entreprise de camionnage.

In the absence of such advice, we have to dispose of this matter on the basis of our understanding of interprovincial trucking operations. It seems to us that the solution rests on the existing system of reciprocal rights created by the licences issued by the various Provinces through which a trucking company moves freight.

Dans le cas présent, mis à part pour le moment les points d'origine et de destination situés au Québec, Speedway fut d'abord autorisé à transporter des marchandises en direction et en provenance du Nouveau-Brunswick. Les seuls endroits au Nouveau Brunswick où Speedway est autorisé à ramasser et à livrer des marchandises sont les endroits autorisés par l'autorité du Nouveau Brunswick émettrice de permis.

In the present case, and leaving aside for the moment points of origin and destination in Québec, Speedway was authorized to transport freight to and from New Brunswick. The only places in New Brunswick Speedway would be allowed to pick up and deliver would be those places authorized by the New Brunswick licensing authority.

Lorsque le moment fut venu pour Speedway d'étendre son service aux trois autres provinces atlantiques, l'entreprise a dû traverser le Nouveau-Brunswick. Lorsque le Québec a accordé à Speedway le droit d'effectuer un transfert intercompagnie à Moncton ou à Saint-Jean, ce n'était qu'une mesure complémentaire, car seul le Nouveau-Brunswick pouvait autoriser le transfert intercompagnie sur son propre territoire.

When it came time for Speedway to expand its service to the other three Atlantic Provinces, it would have to cross New Brunswick in order to do so. When Québec placed in Speedway's permit the right to interline at Moncton or Saint John, its action was no more than complementary, since only New Brunswick could grant the authority to interline within its own boundaries.

Il semble qu'avec le temps, Speedway a pu obtenir l'autorisation d'étendre ses activités aux quatre provinces atlantiques sans effectuer de transfert intercompagnie au Nouveau-Brunswick, en obtenant l'accord des autorités émettrices de permis de chaque province. Conséquemment, il est clair que l'autorisation complémentaire accordée par le Québec, n'avait pour but que de faciliter le mouvement des marchandises en direction et en provenance de points situés dans la province effectué par Speedway et autorisé par le Québec.

It would appear that as time went on, Speedway was able to get authority to operate to the four Atlantic Provinces without interlining in New Brunswick from the licensing autorities of each of those Provinces. As that happended, it is clear that the complementary authority granted by Québec would only be such as to facilitate movement of freight to and from the point in that Province which Speedway was authorized by Québec to serve.

Nous considérons que le 4e paragraphe du permis du Québec sur lequel l'avocat de Speed-

We regard the 4th paragraph in the Québec permit on which Counsel for Speedway relied so

way s'est grandement appuyé est de la classe ou de la catégorie décrite ci-dessus. Comme Speedway a étendu son commerce au-delà des frontières du Québec et vers les Provinces atlantiques, elles aurait dû obtenir des droits additionnels auprès de l'autorité émettrice du Québec afin de compléter ceux accordés par chacune des Provinces atlantiques. Par cette clause, elle n'obtenait pas de droits additionnels à l'intérieur du Québec. La seule façon dont Speedway aurait pu étendre ses droits à l'intérieur du Québec aurait été d'obtenir l'accord de l'autorité émettrice du Québec. Nous ne pensons pas que cela ait été fait. Par conséquent, nous ne pensons pas que le 4e paragraphe apporte des précisions quant aux points d'origine et de destination au Québec; en fait, il n'accorde que l'autorisation nécessaire à celle accordée par l'une ou l'autre des provinces atlantiques.

Dans la situation présente, nous sommes d'avis que la demande présentée par Speedway Express Limited relativement au problème susmentionné devrait être et est, par la présente, rejetée.

heavily as being of the class or character described above. As Speedway expanded its business beyond the boundaries of Québec into the Atlantic Provinces, it would have to get additional rights from the licensing authority of Québec for the purpose of complementing those rights from each of the Atlantic Provinces. It was not getting by that clause additional rights within Québec. The only way Speedway could get expanded rights within Québec would be for the licensing authority of that Province so to state. We do not think this was done. Accordingly, we do not consider the 4th clause as adding anything to the origins and destinations within Québec; at a point in time it merely added such authority as was necessary to match what was being granted by one or more of the Atlantic Provinces.

In the circumstances, we are of the opinion that the application by Speedway Express Limited in the matter referred to above, should be and is hereby denied.

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE

Relativement à l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer, chapitre R-2, Statuts revisés du Canada 1970, en matière d'installations de transport à fournir par les Chemins de fer Nationaux de Canada dans la province de la Saskatchewan;

- et -

Relativement à l'article 48 de la Loi nationale sur les transports, chapitre N-17, Statuts revisés du Canada 1970

Répertorié: Re CN (suppression de services routiers intraprovinciaux)

Comité des transports par chemin de fer: J. Magee (président) et J.M. McDonough.

Date de la décision: octobre 1981
Dossier n°: 4205.3778

Transport par chemin de fer - Service de messagerie - Retrait d'itinéraires routiers intraprovinciaux - Entreprises intermédiaires de camionnage indépendantes - Pertes - Camionnage privé - Service de train omnibus express - Compétence de la Commission - Obligation de fournir des installations suffisantes et convenables.

Le CN annonça son intention d'abandonner l'exploitation de 38 itinéraires routiers intraprovinciaux en Saskatchewan. Ce retrait s'explique en raison des pertes accrues que subit ce service. Conformément à l'article 48 de la Loi nationale sur les transports, *la Commission émit* l'ordonnance No. R-25772 *recommandant une étude sur la qualité des services offerts. En vertu de l'article 262 de la* Loi sur les chemins de fer, *le CN doit fournir les installations suffisantes et convenables pour le transport de messagerie aux endroits qu'il dessert. La Commission mena donc l'enquête prescrite afin de déterminer si le CN pouvait retirer lesdits services au profit d'entreprises intermédiaires de camionnage indépendantes.*

Avant d'aborder cette question, le Comité délimita son pouvoir de réglementation en la matière. L'article 262 de la Loi sur les chemins de fer *précise la compétence de la Commission. Le Comité affirme qu'elle ne concerne que le transport aux lieux desservis par le CN et où des*

In the matter of section 262 of the Railway Act, Chapter R-2, Revised Statutes of Canada, 1970, respecting accommodation for traffic to be furnished by Canadian National Railways in the Province of Saskatchewan;

- and -

In the matter of section 48 of the National Transportation Act, Chapter N-17, Revised Statutes of Canada, 1970

Indexed as: Re CN (Abandonment of Intraprovincial Highway Operations)

Railway Transport Committee: J. Magee (Chairman) and J.M. McDonough.

Date of Decision: October 1981
File No.: 4205.3778

Railway Transport - Express traffic - Withdrawal of intraprovincial highway routes - Independently-owned interline trucking firms - Losses - Private trucking - Wayfreight train express service - Jurisdiction of the Commission - Obligation to furnish adequate and suitable accomodation.

CN declared its intention to abandon highway operations on 38 intraprovincial routes in Saskatchewan. This withdrawal arises from the reported losses of CN Express operations. In accordance with the provisions of section 48 of the National Transportation Act, *the Commission issued* Order No. R-25772 *prescribing an inquiry on the standard of services provided by CN. Pursuant to section 262 of the* Railway Act, *CN should furnish adequate and suitable accomodation for the carriage of express traffic at places served by it. The Commission decided, therefore, to proceed with the inquiry to determine whether or not CN's decision to withdraw the said services, in favour of independently-owned interline trucking firms, was justified.*

First the Committee must determine its own power to deal with the said matter. The Commission's jurisdiction is provided by section 262 of the Railway Act. *The Committee states that it can only relate to the express movement to points served by CN and where trucking services exist by*

services de camionnage existent en vertu d'accords conclus avec lui. La responsabilité de réglementer tout autre service routier intra ou interprovincial relève des autorités provinciales. Cependant, le Parlement ne confie à aucun organisme le pouvoir d'ordonner au CN de maintenir ou de rétablir lesdits services. La Commission conclut donc qu'elle ne détient qu'une autorité restreinte car seules les provinces peuvent émettre les permis aux entreprises intermédiaires de camionnage.

virtue of agreements with CN. The responsibility to regulate any other intra- and inter-provincial trucking operations is of provincial jurisdiction. Nowhere has Parliament conferred to any regulatory body the power to compel CN to maintain or to restore the aforesaid services. In arriving at these conclusions, the Commission is convinced that its jurisdiction is limited since only provincial authorities have the power to license an interliner carrier.

Des plaintes écrites dénonçant la qualité des services offerts par les intermédiaires furent adressées à la Commission. À l'enquête, seulement 5 des 60 plaignants firent valoir leurs prétentions. Lors d'audiences tenues à Saskatoon et Régina, le Comité recueillit les témoignages de 8 dirigeants des entreprises intermédiaires de camionnage, de 2 inspecteurs de la C.C.T. et de 9 témoins particuliers. Chacun a témoigné relativement aux plaintes quant aux services offerts par les intermédiaires. Suite aux différentes revendications, la C.C.T. confia à 2 de ces fonctionnaires la surveillance des services de CN Express aux points contestés. Un rapport suivit. À l'enquête, le contenu fut dévoilé et les responsables interrogés.

Letters of complaints, mainly criticising the poor services provided by the interliners, were addressed to the Commission. Only 5 of the 60 plaintiffs submitted their claim to the Committee. At the hearings, held in Saskatoon and Regina, 2 C.T.C. inspectors, 8 interline truckers and 9 public witnesses testified before the Committee. They gave evidence for, or in rebuttal to complaints about the interliners' services. Further to these complaints, C.T.C. monitors checked the services along the 38 highway routes served by CN Express. A written report was submitted to the Commission. At the inquiry these documents were disclosed and monitors testified.

En outre, la Commission étudia les problèmes engendrés par les services privés de camionnage. Ces derniers menacent la survie des transporteurs publics car ils affectent leur capacité d'offrir un service économique adéquat. Bien que la Commission n'ait pas considéré l'effet des pertes considérables desdits services, elle l'analysa.

The Commission also considered the relevancy of problems emanating from private trucking. The latter is a threat to public transport in that it erodes its ability to provide economic services. Although the panel discussed the losses reported by CN, it did not consider this issue in rendering a decision.

En dernier ressort, le Comité envisagea le rétablissement des services de train omnibus express à défaut par le CN de respecter les exigences de l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer. Cependant un tel recours s'avère peu viable, les coûts d'exploitation étant exorbitants.

Finally, the Committee considered, as an alternative, the reinstatement of wayfreight express service if CN failed to meet its obligations under section 262 of the Railway Act. *However, this course of action appears uneconomical.*

Décision: *Au terme de cette enquête, le Comité conclut, qu'en général, la Direction du CN s'est acquittée de ses obligations avec soin et diligence. Lorsqu'elle a remplacé les camions du CNTL sur les itinéraires intraprovinciaux par des entreprises intermédiaires de camionnage, elle s'est conformée aux normes de services prévues à l'ar-*

Decision: *In conclusion, therefore, the Committee is convinced that CN met its responsibilities with due care and diligence. In replacing CNTL trucks on 38 intraprovincial highway routes by independantly-owned interline carriers it complied with the requirements of section 262 of the* Railway Act. *Furthermore, the interline truckers*

ticle 262 de la Loi sur les chemins de fer. *De plus, le Comité considère que les permis à long terme que détiennent lesdites entreprises assurent une stabilité permanente au sein de ce mode de transport.*

N.D.L.R.:

L'Annexe B, Loi sur le transport par véhicule à moteur, *n'est pas publiée avec cette décision.*

Décisions et ordonnances citées

Ordonnance du C.T.C.F. n° R-6313, datée du 5 août 1969.
Ordonnance du C.T.C.F. n° R-22884, datée du 26 mai 1976.
Ordonnance du C.T.C.F. n° R-25772, datée du 10 novembre 1977.

Lois citées

Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867, 30-31 Vict., chap. 3, art. 92(10)a).
Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 2, 262, 276, 277, 279.
Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada, 1955 (Can.), chap. 31, art. 39(1), 40.
Loi des enquêtes sur les coalitions, S.R.C. 1970, chap. C-23, en général.
Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, art. 3c), 4, 4e), 21, 23, 23(3)a), 23(3)b), 36 à 42, 45, 48.
Loi sur les transports par véhicule à moteur, S.R.C. 1970, chap. M-14, art. 5.
Loi sur les véhicules, Saskatchewan, en général.

Comparutions

J. Glencross, pour la Ville de Blaine Lake; W. Daviduk, pour la Village de Hafford; H. Scott, Directeur régional des messageries, Région de l'Ouest, CN, Winnipeg, (Manitoba); R.R. Diehl, Ray's Transport, Saskatoon (Saskatchewan); K. Kearns, pour la Chambre de commerce de Kipling; R. Choquette, pour la Ville de Wawota; W.A. Fraser, Secrétaire-trésorier du village de Maryfield; H. Smalley, Kipling (Saskatchewan); A.J. Ortman, Red Line Transport, Regina (Saskatchewan); R. Murdock, pour la Chambre de commerce et ville de Kamsack; G.A. Sandell, Maryfield (Saskatchewan); E. Kaufman, Surveillant - Analyste des systèmes du prix de revient, CN, Montréal (Québec); G. Skelton,

possess standard long-term licences which should provide permanent service stability.

Editor's Note:

Appendix B, the Motor Vehicle Act, *is not published along with this Decision.*

Decisions and Orders referred to

R.T.C. Order No. R-6313, dated August 5, 1969.

R.T.C. Order No. R-22884, dated May 16, 1976.

R.T.C. Order No. R-25772, dated November 10, 1977.

Statutes referred to

British North America Act, 1867, 30-31 Vict., c. 3, s. 92(10)(a).
Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 2, 262, 276, 277, 279.
Canadian National Railways Act, 1955 (Can.), c. 31, ss. 39(1), 40.
Combines Act, R.S.C. 1970, c. C-23, in general.

National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, ss. 3(c), 4, 4(e), 21, 23, 23(3)(a), 23(3)(b), 36 to 42, 45, 48.
Motor Vehicle Transport Act, R.S.C. 1970, c. M-14, s. 5.
Vehicle Act, Saskatchewan, in general.

Appearances

J. Glencross, for the Town of Blaine Lake; W. Daviduk, for the Village of Hafford; H. Scott, Regional Express Manager, Western Region, CN, Winnipeg, Manitoba; R.R. Diehl, Ray's Transport, Saskatoon, Saskatchewan; K. Kearns, for Kipling Chamber of Commerce; R. Choquette, for Town of Wawota; W.A. Frazer, Secretary-Treasurer of the Village of Maryfield; H. Smalley, Kipling, Saskatchewan; A.J. Ortman, Red Line Transport, Regina, Saskatchewan; R. Murdock, for the Chamber of Commerce and the Town of Kamsack; G.A. Sandell, Maryfield, Saskatchewan; E. Kaufman, Systems Supervisor Cost Analyst, CN, Montreal, Quebec; G. Skelton, Manager, Productivity Planning, CNR, Montreal, Quebec;

Directeur, Planification de la productivité, CNR, Montréal (Québec); W. West, Langbank (Saskatchewan); E.G. Wilkins, Surintendant général adjoint du transport, CNR, Winnipeg (Manitoba); D. Hyde, Brock (Saskatchewan); E. Trefiak, North Central Expressway, Saskatoon (Saskatchewan); J.E. Richards, Melfort (Saskatchewan); D. Hein, Hein Construction, Saint-Brieux (Saskatchewan); D.J. Coquet, Saint-Brieux (Saskatchewan); F. Bourgault, Bourgault Industries, Saint-Brieux (Saskatchewan); J.S. Bealey, B-Line Transport, Saskatoon (Saskatchewan); I. Siemens, Kindersley Transport, Saskatoon (Saskatchewan); F.K. Hazel, Kenline Transport, Elrose (Saskatchewan); D. Ridsdale, Ridsdale Transport Limited, Saskatoon, (Saskatchewan); J.J.E. Macht, Wilson Transport Ltd., Prince-Albert (Saskatchewan); K.F. Eger, Agent, transport régional, Comité des transports par chemin de fer, Saskatoon (Saskatchewan); A.L. Boggs, Agent, transport régional, Comité des transports par chemin de fer, Winnipeg, (Manitoba).

W. West, Langbank, Saskatchewan; E.G. Wilkins, Assistant General Superintendent of Transportation, CNR, Winnipeg, Manitoba; D. Hyde, Brock, Saskatchewan; E. Trefiak, North Central Expressway, Saskatoon, Saskatchewan; J.E. Richards, Melfort, Saskatchewan; D. Hein, Hein Construction, St. Brieux, Saskatchewan; D.J. Coquet, St. Brieux, Saskatchewan; F. Bourgault, Bourgault Industries. St. Brieux, Saskatchewan; J.S. Bealey, B-Line Transport, Saskatoon, Saskatchewan; I. Siemens, Kindersley Transport Saskatoon, Saskatchewan; F.K. Hazel, Kenline Transport, Elrose, Saskatchewan; D.Ridsdale, Risdale Transport Limited, Saskatoon, Saskatchewan; J.J.E. Macht, Wilson Transport Ltd., Prince Albert, Saskatchewan; K.F. Eger, Regional Transportation Officer, Railway Transport Committee, Saskatoon, Saskatchewan; A.L. Boggs, Regional Transportation Officer, Railway Transport Committee, Winnipeg, Manitoba.

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Introduction	82
Mandat à remplir dans le cadre de l'enquête - L'ordre du C.T.C.F.	84
Compétence de la Commission en matière de chemins de fer et de camionnage	88
CN Express, CNTI (et "CNTL RAIL")	99
Lettres de plaintes et changement de venue de l'enquête	103
Informations données par les témoins particuliers	105
Témoignages présentés par les intermédiaires	114
Surveillance exercée par la C.C.T.	134
Caractéristiques du trafic-marchandises de transfert	140
Camionnage privé	141
Service de train omnibus express - Service simulé	143
Pertes subies par le CN Express	148
Résultats et conclusions	157
Annexe A	167
Annexe B (Voir N.D.L.R. à la page 79)	

TABLE OF CONTENTS

	Page
Introduction	82
The Inquiry's Mandate - The R.T.C.'s Order	84
The Commission's Jurisdiction over Railways and Trucking	88
CN Express, CNTL (and 'CNTL RAIL')	99
Letters of Complaint and Change of Inquiry Venue	103
Summary of Evidence of Public Witnesses	105
Evidence of Interline Carriers	114
C.T.C. Monitoring	134
Characteristics of Interline Freight Traffic	140
Private Trucking	141
Wayfreight Express Service - Simulated Train	143
CN Express Losses	148
Findings and Conclusions	157
Appendix A	167
Appendix B (See Editor's Note on page 79)	

DÉCISION

Audiences tenues à Régina (Saskatchewan), du 21 au 24 novembre 1977 et du 26 juin au 6 juillet 1978; à Saskatoon (Saskatchewan), du 10 au 19 juillet 1978.

Introduction

Nous soussignés, commissaires du Comité des transports par chemin de fer agissant en vertu des dispositions de l'article 19, paragraphe (1) de la *Loi nationale sur les transports* visant le quorum des commissaires, présentons le présent rapport et la décision qui l'accompagne suite à notre enquête publique portant sur la qualité du service de marchandises offert par les Chemins de fer Nationaux du Canada dans la province de la Saskatchewan. La Commission comptait initialement un troisième membre, le commissaire J.M. Woodard, qui a siégé avec nous lors des audiences tenues à Regina du 21 au 25 novembre 1977; il n'a cependant pas pu assister aux audiences qui ont été reprises à Regina le 26 juin 1978 et qui se sont terminées avec les audiences tenues à Saskatoon à partir du 10 juillet 1978. Par conséquent, le commissaire Woodard s'est volontairement retiré de la Commission et l'audience s'est poursuivie devant deux commissaires, ce qui constituait le quorum.

Un nombre total de 19 jours de séance a été nécessaire. Vingt-huit personnes ont comparu et leurs témoignages, de même que les interventions des avocats, ont totalisé 2 182 pages. Quatre-vingt-neuf pièces ont été déposées.

L'enquête du Comité a été menée après que les Chemins de fer Nationaux de Canada aient annoncé leur intention d'abandonner l'exploitation de 38 intinéraires routiers intraprovinciaux en Saskatchewan. Nous n'avons ni l'intention ni le mandat d'entreprendre un compte rendu détaillé des événements qui ont amené le CN à abandonner ce service offert par sa filiale, Canadien National Transport Limitée. Il suffit de dire que les différences enracinées de politique et de méthode entre le CN, à titre d'exploitant d'un service de transport par camion, et la Commission provinciale du trafic routier, à titre de Commission investie d'un pouvoir de réglementation quant à l'industrie du camionnage 'pour le compte d'autrui', étaient à l'origine du problème.

DECISION

Heard in Regina, Saskatchewan, November 21 - 24, 1977 and June 26 - July 6, 1978; in Saskatoon, Saskatchewan, July 10 - 19, 1978.

Introduction

This Report and Decision follows our public inquiry into the standard of freight service of Canadian National Railways in the Province of Saskatchewan as determined by us, the undersigned Commissioners of the Railway Transport Committee, being a quorum of Commissioners as set out in section 19, subsection (1) of the *National Transportation Act*. The original panel included a third member, Commissioner J.M. Woodard, who sat with us at the hearings in Regina from November 21 to November 25, 1977 but who, due to illness, was prevented from sitting at the resumed hearings in Regina which began on June 26, 1978, and which concluded with hearings in Saskatoon that began on July 10, 1978. In consequence, Commissioner Woodard, at his own wish, retired from the panel and the hearing carried on with a quorum of two Commissioners.

The total number of sitting days was 19. We heard 28 persons, who, together with Counsel, contributed 2,182 pages of evidence and we received a total of 89 Exhibits.

The Committee's inquiry followed Canadian National's announcement of its intention to abandon the company's operations on 38 intraprovincial highway routes in Saskatchewan. It is neither our purpose nor our mandate to enter into a detailed account of events that led to CN's withdrawal of the service through its subsidiary, Canadian National Transportation Limited. Suffice it to say that deep-rooted differences of policy and approach between Canadian National, as a truck operator, and the provincial Highway Traffic Board, as regulator of the 'for-hire' trucking industry, were at the heart of the issue.

Le retrait du CN signifiait, comme l'indiquera la preuve, que les compagnies indépendantes de camionnage desservant la Saskatchewan devaient prendre en main le trafic additionnel qui leur revenait automatiquement en raison de l'abandon par la compagnie ferroviaire des 38 itinéraires intraprovinciaux.

Il y a de cela quelques dizaines d'années que les compagnies ferroviaires commencèrent à faire concurrence aux camionneurs sur leur propre terrain. Le camion, moyen de transport souple et économique, convenait parfaitement à l'intention des compagnies ferroviaires d'éliminer et de remplacer les trains omnibus de marchandises. Mise à part cette fonction de remplacement, leurs compagnies de transport par camion sur longues distances constituaient un supplément direct au transport par chemin de fer ainsi qu'avec d'autres compagnies de transport routier.

La décision des Chemins de fer Nationaux du Canada de mettre fin aux services de Canadien National Transport Limitée sur les 38 intinéraires découlait de l'estimation faite par la Direction des pertes qu'elle subissait en raison de ses opérations en Saskatchewan. Le calcul de cette perte, que l'on estime à $1 463 368 pour 1976 (la dernière année au dossier au moment de l'enquête) constitue la pièce CN-8 dont on parlera plus tard dans le présent rapport et la décision qui l'accompagne. Nous n'avons pas, à cette occasion, évalué la perte déclarée en ce qui concerne la Saskatchewan en tenant compte des problèmes qui englobaient notre mandat.

La question en litige est que, nonobstant la liberté que possède la compagnie ferroviaire de s'engager directement en possédant des camions, ou indirectement, en faisant appel à des intermédiaires, dans le transport routier afin de remplacer les exploitations de trains omnibus de marchandises, elle a été tenue de respecter les exigences de l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*: entre autres choses, elle doit fournir des installations adéquates et convenables en vue du transport des marchandises par service de messagerie dans la Saskatchewan.

Cette responsabilité constitue la raison justifiant la décision du Comité, de sa propre initiative, de mener cette enquête à la suite du retrait des Chemins de fer Nationaux du Canada

CN's withdrawal meant, as the evidence will show, that the independent trucking firms serving Saskatchewan were called upon to cope with the additional traffic that gravitated immediately to them from the 38 intraprovincial highway routes abandoned by the Railway.

The railways' entry into the business of their competitors -- that is, becoming truckers themselves -- began some decades ago. The truck, with its inherent flexibility and economy, fitted perfectly in the railway companies' program to eliminate and replace wayfreight trains. Apart from this substitute function, their line haul trucking companies competed directly with rail as well as with other truckers.

Canadian National's action in discontinuing the services of Canadian National Transportation Limited on the 28 highway routes stemmed from management's estimate of its loss on operations in the Province of Saskatchewan. The calculation of that loss, said to be $1,463,368 for the year 1976 (the last year of record at the time of the inquiry) is contained in Exhibit CN-8, which will be dealt with later in this Report and Decision. We did not, on this occasion, have regard for the reported loss in Saskatchewan in weighing the issues which constituted our mandate.

What is at issue is that, notwithstanding the railways' freedom to engage directly, by ownership of trucks, or indirectly by reliance upon interliners, in highway transport as a substitute for railway wayfreight operations, they have been held to the requirements of section 262 of the *Railway Act*: among other things, to provide adequate and suitable accommodation for the carriage of express traffic in Saskatchewan.

That responsibility is the reason for the Committee's decision, of its own motion, to hold this inquiry consequent upon the withdrawal of Canadian National as a truck operator on 38

à titre d'exploitant de camions sur 38 itinéraires de la province de la Saskatchewan.

Mandat à remplir dans le cadre de l'enquête - L'ordre du C.T.C.F.

Nous croyons que l'introduction qui précède permet de situer correctement les attributions du Comité quant à cette enquête, tel qu'énoncé dans l'*ordonnance n° R-25772* en date du 10 novembre 1977 qui est annexée au présent rapport et à la décision qui l'accompagne à titre d'annexe A.

La portée de l'*ordonnance n° R-25772* est large et très semblable, sur le plan de sa formulation, à l'*ordonnance n° R-22884* du Comité en date du 26 mai 1976. Au titre de cette dernière, une enquête comportant des audiences dans sept communautés de la Saskatchewan a été menée au cours des mois de juin et août 1976, relativement à l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer* visant les installations devant être fournies par le Canadien Pacifique Limitée dans la province de la Saskatchewan.

Comme nous le verrons dans l'*ordonnance n° R-25772*, on se fonde de la même façon sur les dispositions de l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*, lesquelles servent de base à l'enquête actuellement menée par le Comité concernant les installations de marchandises que doivent fournir les Chemins de fer Nationaux du Canada en Saskatchewan. Nous aimerions citer ici les dispositions particulières de l'article 262 qui, selon nous, s'appliquent particulièrement à notre enquête:

> 262.(1) La compagnie doit, selon ses pouvoirs,
>
> a) fournir, au point de départ de son chemin de fer et au point de raccordement de son chemin de fer avec d'autres et à tous les points d'arrêt établis à cette fin, des installations suffisantes et convenables pour la réception et le chargement des marchandises et effets présentés à la compagnie pour être transportés sur son chemin de fer;

highway routes in the Province of Saskatchewan.

The Inquiry's Mandate -- The R.T.C.'s Order

We feel that by way of a preface the foregoing puts in the proper setting the Committee's terms of reference for this inquiry as contained in *Order No. R-25772* dated November 10, 1977, and annexed to this Report and Decision as Appendix A.

Order No. R-25772 is broad in scope and very similar in its wording to the Committee's *Order No. R-22884* dated May 26, 1976. Under the latter Order an inquiry consisting of hearings in seven communities in Saskatchewan took place in the months of June and August, 1976, in the matter of section 262 of the *Railway Act* respecting accommodation for traffic to be furnished by Canadian Pacific Limited in the Province of Saskatchewan.

As will be seen from *Order No. R-25772*, the same reliance is placed upon the provisions of section 262 of the *Railway Act* as the foundation of the Committee's present inquiry respecting accommodation for traffic to be furnished by Canadian National Railways in Saskatchewan. We wish to cite here the specific provisions of section 262 which, in our view, have particular application in our inquiry:

> 262(1) The company shall, according to its powers,
>
> (a) furnish, at the place of starting, and at the junction of the railway with other railways, and at all stopping places established for such purpose, adequate and suitable accommodation for the receiving and loading of all traffic offered for carriage upon the railway;

b) fournir des installations suffisantes et convenables pour le transport, le déchargement et la livraison de ces marchandises et effets;

c) sans retard, et avec le soin et la diligence voulus, recevoir, transporter et livrer ces marchandises et effets;

d) fournir et employer tous les appareils, toutes installations et tous les moyens nécessaires à la réception, au chargement, au transport, au déchargement et à la livraison de ces marchandises et effets; et

e) fournir tel autre service, connexe au transport, habituel ou d'usage relativement aux affaires d'une compagnie de chemin de fer, selon que la Commission l'ordonne.

Les circonstances particulières qui ont déclenché l'enquête actuelle au titre de l'*ordonnance n° R-25772* étaient liées au mouvement du trafic de détail (tout comme les circonstances qui ont entraîné l'enquête sur le service de marchandises de Canadien Pacifique Limitée en 1976). La compagnie ferroviaire a pris la décision de supprimer les services de comionnage offerts au moyen de ses propres véhicules sur un certain nombre d'itinéraires intraprovinciaux de la province au profit des entreprises intermédiaires de camionnage indépendantes.

Il est maintenant nécessaire de définir ce que l'on entend par les mots "indépendants" et "intermédiaires". Dans le contexte du présent rapport et de la décision qui l'accompagne, le mot "indépendant", lorsqu'il s'applique aux entreprises de camionnage, renvoi simplement aux entreprises de camionnage qui n'appartiennent pas aux concurrents, les compagnies ferroviaires, et qui ne sont pas contrôlées par ces dernières.

(b) furnish adequate and suitable accommodation for the carrying, unloading and delivering of all such traffic;

(c) without delay, and with due care and diligence, receive, carry and deliver all such traffic;

(d) furnish and use all proper appliances, accommodation and means necessary for receiving, loading, carrying, unloading and delivering such traffic; and

(e) furnish such other service incidental to transportation as is customary or usual in connection with the business of a railway company, as may be ordered by the Commission."

The specific circumstances that triggered the current inquiry under *Order No. R-25772* related to the movement of non-carload traffic (as did the circumstances which led to the inquiry into freight service of Canadian Pacific Limited in 1976). A corporate decision was made by the railways to withdraw the trucking services provided by their own vehicles on a number of intraprovincial routes in the province, in favour of independently-owned interline trucking firms.

It is necessary at this point to define what we mean by the use of the words "independently owned" and "interlining" (or "interliners"). In the context of this Report and Decision, the words "independently owned", as applied to trucking firms, mean simply the trucking firms that are not owned and controlled by their competitors, the railways companies.

Le rapport provisoire intitulé "Transport routier en Saskatchewan"[1] qui a été émis par le Conseil consultatif de la Saskatchewan sur les transports et soumis au ministre responsable de la Couronne, l'honorable Gordon MacMurchy, définit le mot "intermédiaire" de la façon suivante:

> [traduction] le transfert de marchandises d'une entreprise de camionnage à une autre habituellement effectué à un quai de déchargement d'un terminus appartenant à l'une des entreprises de camionnage concernées.

Nous croyons qu'il s'agit là d'une définition juste et simple de ce qu'est un transfert de marchandises et nous l'adoptons comme définition s'appliquant à tout renvoi que nous faisons au transfert de marchandises ou aux intermédiaires dans le présent rapport et la décision qui l'accompagne.

Comme l'indique clairement la preuve produite, le CN n'exploitait pas ses propres camions sur un grand nombre d'itinéraires de la province

The Interim Report entitled "Highway Transportation in Saskatchewan"[1] issued by the Saskatchewan Advisory Council on Transportation, and submitted to the responsible Minister of the Crown, Hon. Gordon MacMurchy, defines "interlining" as:

> the transfer of goods from one trucker to another usually accomplished across a dock at a terminal owned by one of the trucking firms involved.

We think that this is a good, simple definition of interlining and we adopt it as applying in any reference we make to interlining or interliners in this Report and Decision.

On a large number of routes in the Province of Saskatchewan, as the evidence shows every clearly, Canadian National was not operating its

---

1 L'avocat du gouvernement de la Saskatchewan a obtenu pour nous un exemplaire de ce rapport et celui-ci est devenu la pièce S-28; il a par conséquent été versé au dossier de notre enquête. Nous avons conscience qu'il s'agissait d'un rapport provisoire et qu'une étude avait par la suite été effectuée. Il n'a été possible d'obtenir ce dernier rapport qu'après la conclusion de nos audiences.

Tout au cours de notre carrière à titre de commissaires, nous n'avons jamais vu d'étude semblable portant précisément sur les entreprises intermédiaires de camionnage desservant les communautés rurales dans une province ou une autre. La formulation constructive du rapport et les renseignements présentés concernant les problèmes rencontrés par les entreprises intermédiaires de camionnage - particulièrement les problèmes de volume, de chargements équilibrés et rapport entre ces facteurs et la fréquence du service - nous ont grandement aidé à évaluer les soumissions et les témoignages qui nous ont été présentés lors de nos audiences.

1 Counsel for the Government of Saskatchewan obtained a copy of this report for us and it became Exhibit S-28 and thus a part of the record of our inquiry. We are aware that this was an interim report and that a later study followed. That later report was not available until after the conclusion of our hearings.

In our experience as Commissioners, we have not come across any similar study, dealing specifically with interline trucking operations serving rural communities in any province. The constructive tone of the report and the information presented concerning the problems facing the interline truckers -- particularly the problems of volume, balance loadings and the relationship of these factors to frequency of service -- have greatly assisted us in assessing the submissions and evidence that we received at our hearings.

de la Saskatchewan pour fournir des services de transfert et ne l'a d'ailleurs jamais fait. Il y a longtemps, la compagnie était passée directement de l'exploitation de trains omnibus de marchandises au recours total à des entreprises intermédiaires de camionnage indépendantes afin de faire parvenir ses marchandises de messagerie à destination.

Cette évolution - le passage du transport des marchandises par trains omnibus de marchandises roulant sur des voies ferrées au transport des marchandises par camions roulant sur les autoroutes - n'était naturellement pas limitée à la province de la Saskatchewan et s'est produite dans presque toutes les provinces du Canada. Les camions et les tracteurs à remorque desservant les communautés qui se trouvent sur les anciens itinéraires des trains omnibus de marchandises et les autres communautés qui n'ont jamais été situées directement sur une ligne de chemin de fer sont devenus dans ce pays, de la même façon que dans pratiquement tous les pays civilisés du monde, un élément établi en ce qui concerne le transport des marchandises, y compris celui de petites expéditions.

La plus grande partie des expéditeurs de ce trafic de détail sur les itinéraires intraprovinciaux est effectuée par les camions appartenant à des entreprises intermédiaires de camionnage indépendantes. Ces transporteurs ont, à leur tour, en complément, soit les entreprises de courrier, les services de marchandises de messagerie par autocar et le bureau de poste. Le recours à ces solutions de rechange est présentement déterminé, dans toutes les provinces, par la préférence que manifeste l'expéditeur. Celui-ci fait son choix suivant ce qui est plus économique ou pratique ou en pesant ces facteurs ainsi que d'autres. Il ne s'agit pas toujours de tenter d'obtenir le taux le moins élevé. En fait, il est déjà clair, d'après la preuve produite lors des audiences tenues, que certains expéditeurs étaient prêts à payer plus que les taux actuels de la Commission du trafic routier pour le transport des petites expéditions en Saskatchewan afin de s'assurer un service de qualité qu'ils considéraient nécessaire pour leur communauté et pour leurs propres besoins.

Pour ce qui est de la façon dont le CN s'est retiré du domaine du camionnage intraprovincial en Saskatchewan à titre de propriétaire et

own trucks for the provision of interline service nor had it ever done so. The Company long agohad gone directly from wayfreight trains to total reliance upon independent interline trucking firms in order to get its express traffic to destination.

This development -- the shift of traffic from wayfreight trains running on tracks to trucks running on highways -- was not, of course, confined to the Province of Saskatchewan. It is a development that has now almost entirely run its course in every province of Canada. Trucks and tractor-trailers serving communities on former wayfreight routes, and other communities that were never located directly upon a railway line, have become an established feature in the transportation of freight traffic, including small shipment traffic, in this country as, indeed, in practically all the civilized countries of the world.

The vast majority of shippers of non-carload traffic on the intraprovincial routes is served by the trucks of independent interline trucking firms. These carriers, in turn, are supplemented by courier firms, bus parcel express and by the post office. The use of these alternatives is, at the present time, determined in every province solely by shipper preference. The shipper makes that choice on the basis of what is more economical or convenient or by the weighing of these and other factors. It is not always a matter of seeking the cheapest rate. Indeed, it is already clear in the evidence given at the hearings we conducted that some shippers were prepared to pay more than the existing Highway Traffic Board rates for small shipment service in Saskatchewan in order to secure the standard of service that they felt was needed for their community and for their own particular requirements.

As we turn to the manner of CN's withdrawal from the intraprovincial trucking field in Saskatchewan as an owner and operator in that

d'exploitant dans ce domaine, nous croyons qu'il serait approprié d'étudier les considérations qui devraient attirer notre attention en vue d'examiner ce retrait.

Notre première étude portera sur la question de la compétence.

Compétence de la Commission en matière de chemins de fer et de camionnage

Une carte postale envoyée à la Commission canadienne des transports est suffisante pour mettre en branle le processus de réglementation de la Commission. Malheureusement, un particulier qui décide d'agir seul pour demander qu'une mesure soit prise relativement à un problème concernant le transport par véhicule à moteur s'aperçoit qu'il doit relever un défi de taille lorsqu'il tente de s'y retrouver dans le labyrinthe juridictionnel. Sherlock Holmes, avec sa loupe et tout l'accoutrement nécessaire à son métier, serait d'une grande aide.

Cette situation, comme nous le verrons, est devenue un problème pour certains particuliers qui ont assisté aux audiences que nous avons tenues. Leurs attentes, par exemple, quant à ce que la Commission aurait dû faire en ce qui concerne les operations de camionnage du CN en Saskatchewan étaient plus que plausibles puisqu'elles tenaient compte des dispositions de la *Loi nationale sur les transports*. Ces attentes semblaient bien fondées et conformes aux intentions du Parlement quant à l'exercice des responsabilités de la Commission dans le domaine du transport par véhicule à moteur.

Ce n'est pas la première fois - et présumément pas la dernière - que la Commission fait face à des prétentions quant à l'autorité qu'elle exerce relativement à l'industrie du transport par véhicule à moteur et au transport de marchandises et de voyageurs 'pour compte d'autrui' partout au Canada.

Il est d'après nous grandement temps de mettre les choses au clair une bonne fois pour toute. De cette façon, il y aura, non seulement pour ceux qui ont comparu devant nous mais aussi pour ceux qui comparaîtront à des audiences subséquentes, une définition claire du pouvoir de réglementation en matière de transport par véhicule à moteur dans ce pays: les conseils ou les commissions qui ont compétence,

field, it is appropriate, we believe, to look at some of the considerations which must engage our attention in considering that withdrawal.

Our first consideration is the matter of jurisdiction.

The Commission's Jurisdiction Over Railways and Trucking

A postcard to the Canadian Transport Commission is sufficient to activate the Commission's regulatory processes. Unfortunately, a member of the public who elects to proceed on his or her own in requesting action on a matter involving motor vehicle transport finds that attempting to penetrate the jurisdictional maze poses a challenge of major proportions. Sherlock Holmes -- complete with magnifying glass and all the other accoutrements of his trade -- could play a helpful role.

This, as we shall see, became the problem of certan members of the public at the hearings we conducted. Their expectations, for example, as to what the Commission ought to have done in regard to CN trucking operations in Saskatchewan were more than plausible, having regard for the provisions of the *National Transportation Act*. There were expectations that seemed to be well-founded and in keeping with Parliament's intentions as to the Commission's exercise of responsibility in the motor vehicle transport field.

It is not the first time -- nor, presumably will it be the last -- that the Commission is confronted with assumptions as to the authority it wields in respect of the motor vehicle transport industry and its carriage of freight and passengers 'for-hire' throughout Canada.

The time is overdue, in our view, to set the record straight, once and for all. Thus there will be, not only for those whoe appeared before us but for those who may follow at subsequent hearings, a clear definition of the regulatory jurisdiction over motor vehicle transport in this country: what Boards or Commissions have jurisdiction, the laws under which they are empowered, and their ability -- specifically in refer-

les lois qui les habilitent et leurs pouvoirs - particulièrement dans les cadres de notre enquête - pour ce qui est de donner instruction au CN de ce qu'il peut et ne peut pas faire avec les services de camionnage que la compagnie ferroviaire possède et exploite.

Il s'agit de la première chose à déterminer en ce qui concerne notre compétence.

Elle doit être suivie de nos conclusions sur notre compétence en ce qui concerne le trafic des marchandises de messagerie du CN, lesquelles sont maintenant presque entièrement expédiées, dans tout le Canada, au moyen du transport routier. Dans la mesure où ce calcul est possible, le chemin de fer ne transporte maintenant pas plus de 5 pour cent des marchandises de messagerie du CN.

Les lois visant la réglementation du transport, quel qu'il soit, au plan économique se fondent toutes, naturellement, sur les pouvoirs constitutionnels des législatures qui adoptent ces lois.

Le Parlement du Canada a édicté des lois visant les divers moyens de transport en se basant généralement sur le transport, 'moyennant un prix de louage' ou une rétribution, reliant une province à une ou plusieurs autres provinces ou s'étendant au-delà des limites d'une province. On retrouve sensiblement les mêmes termes dans l'article 4 de la *Loi nationale sur les transports* qui énumère les moyens de transport - chemin de fer, air, eau, pipe-line pour denrées et véhicule à moteur. Le sous-alinéa e) de l'article 4 de la *Loi* s'applique à ce qui suit:

> le transport, moyennant un prix de louage ou une rétribution, effectué par une entreprise de transport par véhicule à moteur reliant une province à une ou plusieurs autres ou s'étendant au-delà des limites d'une province.

Ces termes tirent leur origine de l'article 92(10)a) de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique* où il est énoncé que les travaux locaux ou entreprises locales sont de la compétence des provinces mais que les entreprises extra-provinciales sont de la juridiction exclusive du Parlement du Canada. (Le Comité judiciaire du Conseil privé, dans l'un des derniers appels concernant le Canada, a décidé en 1954, qu'une entre-

ence to our inquiry -- to direct CN as to what it may or may not do with trucking services the railway owns and operates.

That is the first thing to be determined in respect of our jurisdiction.

Then there must follow our conclusions as to our jurisdiction specifically over CN express traffic, routed today almost entirely by highway transport throughout Canada. As far as we can determine not more than five per cent of CN Express now goes by rail.

The laws pertaining to economic regulation of transport of whatever mode are all predicated, of course, on the constitutional powers of the legislatures that make those laws.

The Parliament of Canada has established laws pertaining to the various modes of transport generally on the basis of transport 'for-hire' or reward connecting a province with any other or others of the provinces or extending beyond the limits of a province. Language of this kind is found in section 4 of the *National Transportation Act* which spells out the modes of transport -- rail, air, water, commodity pipeline and motor vehicle undertakings -- to which the *Act* applies. Sub-paragraph (e) of section 4 states that the *Act* applies to

> transport 'for-hire' or reward by a motor vehicle undertaking connecting a province with any other or others of the provinces or extending beyond the limits of a province.

This language derives from section 92(10)(a) of the *British North America Act* wherein we find that local works or undertakings are the jurisdictional domain of the provinces but that extra-provincial undertakings fall within the exclusive jurisdiction of the Parliament of Canada. (The Judicial Committee of the Privy Council, in one of the last appeals from Canada, decided in 1954 that an extra-provincial motor transport

prise extra-provinciale de transport par véhicule à moteur qui est assujettie à la juridiction du Parlement du Canada, comprend aussi toutes les exploitations intra-provinciales de ladite entreprise - l'entité, selon les termes du Conseil privé, est une entreprise fédérale, "une et indivisible".)[2]

Pour les particuliers concernés qui tentent de mettre la Commission canadienne des transports au pied du mur en ce qui concerne ses responsabilités, la disposition d'applicabilité de l'article (4)e) de la *Loi nationale sur les transports* semble mettre au clair le fait que le transport par camion effectué "moyennant un prix de louage" par toute entreprise extra-provinciale est assujetti à la réglementation de la Commission - et non soustrait au pouvoir régulatoire de la Commission comme c'est actuellement le cas. En fait, l'hypothèse positive, plutôt que l'hypothèse négative, est appuyée très fortement par le renvoi aux articles 36, 37, 38, 39, 40, 41, et 42 qui constituent la Partie III de la *Loi nationale sur les transports*. C'est là que sont énoncés les pouvoirs de la Commission en matière de transport par véhicule à moteur, en ce qui concerne les permis, les tarifs et les taux, "la sécurité et la prévention des accidents dans l'exploitation de toute entreprise de transport par véhicule à moteur", formes des comptes et des dossiers, fourniture des renseignements divers à la Commission, honoraires, feuilles de route normalisées, etc.

L'article 4e) et la Partie III semblent tous les deux éclaircir le mandat supplémentaire que le Parlement a donné à la Commission au titre de l'article 21 de la *Loi nationale sur les transports*. Si tous les pouvoirs donnés par le Parlement à la Commission étaient mis en oeuvre - si les leviers du pouvoir étaient à la position "en marche" plutôt qu'à la position "arrêt" - l'article 21 aurait une aussi grande portée que les autres en ce qui

2 A.G. of Ontario et al. c. Winner et al., jugement rendu par le Comité judiciaire du Conseil privé le 22 février 1954.

undertaking, being subject to the jurisdiction of the Parliament of Canada, includes, as well, all of its intraprovincial operations -- the whole, in the words of the Privy Council, being a federal undertaking, "one and indivisible").[2]

To concerned members of the public attempting to nail down the responsibilities of the Canadian Transport Commission, the applicable provision in section (4)(e) of the *National Transportation Act* seems to make it clear that 'for-hire' trucking that derives from any extra-provincial undertaking is under the Commission's regulation -- not outside the Commission's regulatory authority as is actually the case. Indeed, the positive rather than the negative assumption is heavily reinforced by reference to sections 36, 37, 38, 39, 40, 41 and 42 -- comprising Part III of the *National Transportation Act*. Here are contained the motor vehicle transport powers of the Commission in respect of licensing, tariffs and tolls, "safety and the prevention of injury in the operations of any motor vehicle undertaking", form of accounts and records, providing information of various kinds to the Commission, fees, uniform bills of lading, and so on.

Section 4(e) and Part III together appear to illuminate the further mandate which Parliament has conveyed to the Commission in section 21 of the *National Transportation Act*. If all of the authority conveyed by Parliament to the Commission were activated -- if the levers of authority were set in the "on" position instead of the "off" -- section 21 would loom as large as any in the Commission's response to circumstances

2 A.G. of Ontario et al. v. Winner et al., Judgment of the Lords of the Judicial Committee of the Privy Council, Feb. 22, 1954.

concerne la réponse de la Commission dans les circonstances où - comme c'est le cas pour la présente enquête - des opérations de chemin de fer et de camionnage sont combinées de façon inextricable.

C'est à l'article 21 que nous pouvons lire que la Commission, parmi ses pouvoirs et ses devoirs, exerce une fonction de "coordination et d'harmonisation" et aussi que cette fonction - si l'on admet le sens littéral de l'article mais que l'on ignore pour le moment les leviers juridiques qui sont au coeur des pouvoirs actuels de la Commission - comprend les divers moyens de transport, y compris tous les transporteurs extra-provinciaux utilisant des camions et des autocars. L'article 21 dispose comme suit:

> Il incombe à la Commission d'exercer les fonctions qui lui sont dévolues par la présente loi, par la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi sur l'aéronautique* et la *Loi sur les transports* en vue de coordonner et d'harmoniser les opérations de tous les transporteurs qui font des transports par chemin de fer, par eau, par aéronef, des transports s'étendant sur plus d'une province par véhicule à moteur et par pipeline pour denrées; et la Commission doit donner à la présente loi, à la *Loi sur les chemins de fer*, à la *Loi sur l'aéronautique* et la *Loi sur les transports* l'interprétation équitable la plus apte à réaliser cette fin.

Il ressort clairement des audiences tenues que les particuliers semblent présumer de façon instinctive qu'il s'agit là effectivement des pouvoirs réels de la Commission.

Lorsque nous avons commencé les audiences, le CN exploitait encore ses camions en Saskatchewan mais avait annoncé qu'il se retirait de ces exploitations - certains particuliers qui ont comparu devant nous à ce moment ont émis l'opinion que la Commission devrait ordonner au CN de maintenir l'exploitation de ses camions. Plus tard au cours des audiences, après que le CN ait retiré ses camions des 38 itinéraires, on nous a dit que nous devrions ordonner au CN de reprendre l'exploitation de ses camions.

in which -- as in the present inquiry -- rail and trucking operations are inextricably combined.

It is in section 21 that we find that, among its powers and duties, the Commission has a "coordinating and harmonizing" function; further, that that function -- accepting the literal meaning of the section but ignoring for the moment, the legal levers that are at the heart of the Commission's actual powers -- embraces the various modes of transport, including all truck and bus carriers operating extra-provincially. Section 21 states:

> It is the duty of the Commission to perform the functions vested in the commission by this Act, the *Railway Act*, the *Aeronautics Act* and the *Transport Act* with the object of coordinating and harmonizing the operations of all carriers engaged in transport by railways, water, aircraft, extra-provincial motor vehicle transport and commodity pipelines; and the Commission shall give this Act, the *Railway Act*, the *Aeronautics Act* and the *Transport Act* such fair interpretation as will best attain that object.

It emerged clearly at our hearings that members of the public seemed instinctively to assume that these were, indeed, actual powers of the Commission.

When our hearings started, CN was still operating its trucks in Saskatchewan but had announced that it was withdrawing from such operations -- it was submitted by some members of the public who appeared before us at that time that the Commission should order CN to keep its trucks in operation. Later in the hearings, when CN trucks had left the 38 highway routes, we were told that we should order CN to put their trucks back on.

Nous nous devons donc absolument de faire comprendre à ceux qui ont comparu devant nous, concernant ce qu'ils attendent de nous dans cette enquête (et peut-être d'autres enquêtes à venir), ce que la Commission a le pouvoir de faire en droit. Plus que cela, il faut leur expliquer la raison pour laquelle, lorsque la loi semble indiquer que nous pouvons faire une certaine chose, la réalité juridique fait que nous sommes incapables de le faire - même si nous le jugeons nécessaire dans le cas d'une cause qui nous est soumise.

It is thus an imperative duty to those who appeared before us that there be conveyed, in respect of their expectations of us in this (and perhaps some future) inquiry, what the Commission is able to do in law. And more than that: to explain why, when the law seems to say that we can do a certain thing, the actual legal fact of life is that we are not able to do it -- even if in a case before us, we deemed it necessary.

Même si la Commission avait décidé, dans les circonstances auxquelles elle faisait face en Saskatchewan, que les camions du CN devraient demeurer en opération, de façon conditionnelle ou absolue, nous n'aurions pas le pouvoir réel - nonobstant la Partie III - d'ordonner la poursuite de cette exploitation.

Even if the Commission decided, in the circumstances confronting it in Saskatchewan, that CN trucks ought to remain, conditionally or absolutely, we had no actual power -- notwithstanding Part III -- to make that order.

Même si, dans les circonstances actuelles, la "coordination et l'harmonisation" entre les transports par chemin de fer et les transports routiers semblaient être le remède nécessaire à la situation, la Commission n'avait pas le pouvoir, ni alors, ni maintenant - nonobstant l'article 21 - de rendre une ordonnance semblable.

Even if, in the circumstances confronting us, "coordination and harmonization" as between rail and road appeared to be the necessary medicine, the Commission had no power then and has none today -- notwithstanding section 21 -- to make any such order.

Examinons d'abord les pouvoirs positifs en ce qui concerne l'article 21.

Let us examine first the positive powers in respect of section 21.

Si l'on tient compte du fait que les "opérations" constituent ce qui doit être coordonné et harmonisé, il est vrai que la Commission pourrait agir dans les cas où ces opérations sont des lignes de chemin de fer ou des lignes aériennes tombant sous la compétence de la Commission ou dans les circonstances telles qu'elles invitent à une telle coordination et harmonisation. (Peu d'exemples, s'il en est, illustrent ce point actuellement.) L'exploitation du transport par eau au titre de la juridiction de la Commission pourrait de façon concevable être coordonnée et harmonisée aux opérations d'autres modes de transport également sous la juridiction de la Commission si le besoin s'en faisait sentir. Si le transport des denrées par pipe-line existait au Canada (ce genre de transport n'existe pas encore) il se peut bien qu'il y ait des opérations qui, présentant des avantages vraisemblables au public et aux exploitants, pourraient être coordonnées aux autres moyens de transport tombant sous la compétence de la Commission.

Bearing in mind that "operations" are the function to be co-ordinated and harmonized, it is true that the Commission could act where there were operations of railways and airlines under the Commission's jurisdiction and where the circumstances were such as to invite such co-ordinating and harmonizing. (Few, if any, examples commend themselves at the present time.) The operations of water transport under the Commission's jurisdiction might conceivably be co-ordinated and harmonized with operations of another mode, likewise under the Commission's jurisdiction, should any need arise. If there were in existence in Canada commodity pipeline transport (no such transport exists as yet) it is conceivable that there might be operations which, with benefit alike to the public and operators could be co-ordinated with those of another mode under the Commission's jurisdiction.

Telles sont les possibilités. Les leviers de l'autorité sont à la position "en marche" quant à ce qui peut être fait au moyen de la coordination et de l'harmonisation concernant tous ces moyens. Ce que n'ont pas compris les particuliers qui, lors des audiences, ont tenté d'obtenir que des mesures soient prises en ce qui concerne les camions du CN, c'est que le levier de l'autorité servant à la coordination et à l'harmonisation du camionnage par rapport aux autres exploitations de transport est à la position "arrêt" et que la main qui commande ce levier est le gouverneur en conseil en non la Commission canadienne des transports.

La Partie III semble s'appliquer à l'industrie extra-provinciale du camionnage - mais ce pouvoir est mort-né. La Partie III n'est pas en vigueur en ce qui concerne les milliers d'entreprises extra-provinciales de camionnage. Pour cette raison, et parce que la Commission n'a pas de pouvoir en cette matière, les pouvoirs de l'article 21 relatifs à la coordination et à l'harmonisation des opérations des transports sont, en ce qui concerne le camionnage extra- provincial, effectivement retenus de même qu'ils l'ont toujours été depuis la naissance de la Commission canadienne des transports en 1967. Sans les pouvoirs régulatoires qui se trouvent dans la Partie III, il ne peut y avoir une telle "coordination et harmonisation" en ce qui concerne toute entreprise extra-provinciale de transport par véhicule à moteur.

Nous avons déjà fait la différence entre ce que dit le Parlement dans la *Loi nationale sur les transports* et les leviers d'autorité qui permettent de mettre en oeuvre ces pouvoirs. Qu'est-ce qui permet de dégager ce pouvoir? La réponse, c'est un ordre d'exemption au titre de l'article 5 de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur* dont une copie se trouve à l'annexe B du présent rapport et de la décision qui l'accompagne. Ce n'est pas en vertu de la Partie III mais bien en vertu de cette loi que tout le transport extra-provincial par autoroute a été réglementé par les commissions provinciales de transport. L'effet produit par cette exemption est clair si l'on cite premièrement l'article 5 de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur*, et ensuite, la disposition complémentaire de la *Loi nationale sur les transports* - article 36 (qui constitue l'introduction à la Partie III).

These are the possibilities. The levers of authority are in the "on" position in respect of what can be done by way of co-ordinating and harmonizing in respect of all of these modes. What has not been understood by members of the public who, at the hearings, sought the action referred to in respect of CN trucks, is that the lever of authority to co-ordinate and harmonize trucking with other modal operations is in the "off" position and that the hand that controls that lever is the Governor in Council -- not the Canadian Transport Commission.

Part III seems to apply to the extra-provincial trucking industry -- but it is a power still-born. Part III is not in effect in respect of any one of the thousands of extra-provincial truck transport undertakings. Because it is not, because the Commission is not empowered in that regard, the powers in section 21 pertaining to co-ordinating and harmonizing the operations of modes are, in respect of extra-provincial trucking, withheld as, indeed, they have been since the Canada Transport Commission came into existence in 1967. Without the regulatory powers contained in Part III there can be no such "co-ordinating and harmonizing" pertaining to any extra-provincial motor transport undertaking.

We have already made the distinction between what is said by Parliament in the *National Transportation Act* and the levers of authority which turn these powers from the "off" to the "on" position. What is it that unleashes this power? The answer is an order of exemption under section 5 of the *Motor Vehicle Transport Act*, a copy of which appears as Appendix B of this Report and Decision. It, and not Part III, is the federal statute under which all extra- provincial highway transport has been regulated by the provincial transport boards. The effect of that exemption is clear by citing, first, section 5 of the *Motor Vehicle Transport Act*, followed by the complementary provision of the *National Transportation Act* -- section 36 (with which Part III opens).

L'article 5 de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur* régissant les opérations des commissions provinciales de transport:

> 5. Le gouverneur en conseil peut exempter toute personne ou la totalité ou quelque partie d'une entreprise extra-provinciale, ou tout transport extra-provincial, de l'ensemble ou de l'une quelconque des dispositions de la présente loi.

L'article 36 de la *Loi nationale sur les transports*, régissant les opérations de la Commission canadienne des transports:

> 36. Tant que la *Loi sur le transport par véhicule à moteur* est en vigeur et nonobstant l'article 4 de la présente loi, la présente Partie ne s'applique qu'aux entreprises de transport par véhicule à moteur et qu'aux parties de ces entreprises qui sont soustraites aux dispositions de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur* en vertu de l'article 5 de cette loi; et, dans la présente Partie, l'expression 'entreprise de transport par véhicule à moteur visée par la présente Partie' désigne, relativement à une partie d'une entreprise de transport par véhicule à moteur ainsi soustraite aux dispositions de cette *Loi*, la partie qui en est ainsi soustraite.

C'est en vertu de cette loi, la *Loi sur le transport par véhicule à moteur*, que s'opère la réglementation quant aux entreprises extra-provinciales de transport par camion ou autobus et ce, depuis que le Parlement a passé cette loi en 1954. En fait, les commissions provinciales de transport - et non la Commission canadienne des transports - sont les commissions fédérales qui ont le pouvoir de réglementer le transport extra-provincial en ce qui concerne les itinéraires à desservir. En matière de transport intraprovincial elles ont une juridiction provinciale - elles tiennent leur juridiction d'une loi ou de lois adoptées par la législature provinciale. En matière de transport extra-provincial elles ont une juridiction fédérale - elles tiennent leurs pouvoirs de réglementation fédérale de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur*.

Bref, si la mesure pertinente à prendre était d'ordonner au CN de maintenir les itinéraires qu'il dessert au moyen de camion en

Section 5 of the *Motor Vehicle Transport Act*, governing the operations of provincial transport boards:

> 5. The Governor in Council may exempt any person or the whole or any part of an extra-provincial undertaking or any extra-provincial transport from all or any provisions of this Act.

Section 36 of the *National Transportation Act*, governing the operations of the Canadian Transport Commission:

> 36. While the *Motor Vehicle Transport Act* is in force and notwithstanding section 4 of this Act, this Part applies only to such motor vehicle undertaking or such part thereof as is exempted from the provisions of the *Motor Vehicle Transport Act* under section 5 thereof; and in this Part the expression "motor vehicle undertaking to which this Part applies" means, in relation to a part of a motor vehicle undertaking so exempted from the provisions of that *Act*, the part thereof so exempted.

It is under the statute referred to, the *Motor Vehicle Transport Act*, that regulation of all extra-provincial truck and bus undertakings has been carried out since the passage of the statute by Parliament in 1954. In effect the provincial transport boards -- not the Canadian Transport Commission -- are the federal boards empowered to regulate extra-provincially as to routes to be served. Intraprovinically they wear a provincial hat -- they draw their jurisdiction from a statute or statutes passed by the provincial legislature. Extra-provincially they wear a federal hat -- they draw their powers to be federal regulators from the *Motor Vehicle Transport Act*.

In short, if ordering CN to stay on its truck routes in Saskatchewan (or, once having left, to go back onto those routes) were the course of

Saskatchewan (ou, une fois retiré, de reprendre ces itinéraires), c'était la Commission du trafic routier de la Saskatchewan et non la Commission canadienne des transports qui était autorisée par le Parlement à la prendre.

Pour que la Commission du trafic routier de la Saskatchewan puisse le faire, il aurait fallu, dans sa loi provinciale, une disposition donnant à la Commission le pouvoir d'obliger un exploitant de camions à demeurer en affaires. Nous disons cela parce que ce dont nous parlons, c'est d'un pouvoir d'autorisation. Dans la *Loi sur le transport par véhicule à moteur*, le Parlement indique aux commissions provinciales de transport qu'elles doivent, lors de l'autorisation d'une entreprise extra-provinciale, agir "de la même manière et sous réserve des mêmes conditions que si le transport extra-provincial dans cette province était du transport local." En d'autres mots, la loi provinciale est adoptée par le Parlement du Canada. C'est à la loi provinciale qu'une commission provinciale de transport doit s'en reporter afin de déterminer ce qu'elle peut et ne peut pas faire au moment d'ordonner une certaine ligne de conduite en ce qui concerne une entreprise fédérale de transport par véhicle à moteur.

Le fait que la direction ait décidé de fermer une entreprise de transport par véhicule à moteur entraîne la question à savoir quel est le pouvoir de l'organisme investi d'un pouvoir de réglementation, qui a juridiction sur l'entreprise, d'ordonner le maintien de l'exploitation. À notre connaissance, il n'existe pas un tel pouvoir de réglementation dans le domaine du transport par véhicule à moteur. S'il y avait eu un organisme au Canada habilité à exercer ce pouvoir à l'égard d'une entreprise de camionnage, c'est bel et bien la Commission provinciale du traffic routier.

La Commission provinciale doit se reporter à sa propre loi afin de déterminer ce qui peut être fait, eu égard à toute ligne de conduite, en ce qui concerne l'autorisation d'une entreprise extra-provinciale de transport que la Commission peut considérer souhaitable. Il en est ainsi parce que tel que mentionné le mandat de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur* veut que la Commission provinciale autorise une entreprise extra-provinciale - dont faisaient partie les camions de la CNTL "de la même manière et sous

action justified, it was the Saskatchewan Highway Traffic Board, not the Canadian Transport Commission, that was empowered by Parliament to take it.

For the Saskatchewan Highway Traffic Board to do that would have required, in its provincial statute, a provision giving the Board authority to force a truck operator to remain in business. We say this because what we are talking about is a licensing power. In the *Motor Vehicle Transport Act*, Parliament tells the provincial transport boards that in licensing an extra-provincial undertaking they are to do it "in the like manner and in the like terms and conditions as if the undertaking were a local undertaking". In other words, the provincial law is adopted by the Parliament of Canada. It is to the provincial law that a provincial transport board must go in determining what it can or cannot do in ordering a certain course of action by a federal motor vehicle undertaking.

Given a decision by management to close down a motor vehicle undertaking, the question arises as to the power of the regulatory body, with jurisdiction over the undertaking, to compel the continuation of the operation. We are not aware of any such regulatory power in the motor vehicle transport field. If any board in Canada held that power in respect of a trucking operation it would have been the provincial Highway Traffic Board.

The provincial board must go back to its own statute to determine what can be done, in respect of any course of action, touching upon extra-provincial licensing, that the board may consider desirable. This is so because, as noted, the mandate of the *Motor Vehicle Transport Act* is that the provincial board will license an extra-provincial undertaking -- of which the trucks of CNTL were a part -- in "the like manner and in the like terms and conditions as if the undertaking were a local undertaking". And what is the

réserve des mêmes conditions que si le transport extra-provincial dans cette province était du transport local." Et quelle est la loi qui régit l'autorisation des entreprises locales de transport par véhicule à moteur en Saskatchewan? C'est la "*Vehicle Act*" (*Loi sur les véhicules*). Rien dans cette loi n'indique qu'un pouvoir conféré par la législature habilite la Commission du trafic routier à révoquer la décision prise par une entreprise de transport par véhicule à moteur de quitter le domaine. Si une entreprise de transport par véhicule à moteur délaisse un itinéraire, la Commission a le pouvoir d'autoriser un autre transporteur à continuer d'assurer le service.

statute that governs the licensing of local motor vehicle undertakings in Saskatchewan? The answer is the *Vehicles Act*. Nowhere in that statute is there a power conferred by the Legislature enabling the Highway Traffic Board to reverse the decision of a motor vehicle undertaking to leave the field. If a motor vehicle undertaking abandons a route the Board's power is to license an alternative carrier.

Nous en sommes venus à la conclusion, relativement à l'ordre devant être donné aux Chemins de fer Nationaux du Canada de maintenir ou de rétablir le service de camionnage sur les autoroutes de la Saskatchewan, qu'aucune commission ou conseil, ni avant, ni après le départ de CNTL, n'avait le pouvoir de donner un tel ordre.

Our conclusion in the matter of ordering Canadian National Railways to maintain or to restore truck service on the highways of Saskatchewan is that neither before nor after CNTL's departure took place was there any Commission or Board in Canada empowered to give such an order.

L'importance de l'exercice juridictionnel des responsabilités telles qu'énoncées dans le présent document traitant du problème, réside dans le fait que le CN (ainsi que le CP) a remplacé à grande échelle le recours au chemin de fer pour le transport des marchandises de messagerie par le recours au transport par autoroute. Comme nous l'avons clairement expliqué dans l'évaluation de la juridiction faite plus haut, il n'y a pas, en ce qui concerne le transport de messagerie, de transfert de la responsabilité de la Commission quant aux marchandises de messagerie lorsqu'elles passent du transport par chemin de fer au transport routier. La Commission n'a donc pas de compétence en la matière puisque, comme nous l'avons déjà indiqué, la Commission - particulièrement son Comité du transport par véhicule à moteur investi d'un pouvoir de réglementation - n'est pas habilitée à exercer un contrôle sur les marchandises 'moyennant un prix de louage' au Canada.

The significance of the jurisdictional lines of responsibility, as we have exposed them in this treatment of the matter, lies in the large-scale transfer by CN (and by CP Rail as well) of express traffic from movement by rail to movement by highway transport. As is made clear in the foregoing assessment of jurisdiction, there is, in regard to express, no carry-over of Commission responsibility for express traffic once it leaves the railway and goes to the highways. The Commission is then without jurisdiction because, as already noted, the Commission -- specifically its regulatory Motor Vehicle Transport Committee -- is not empowered to control any 'for-hire' freight undertaking in Canada.

Si l'on tient compte du fait qu'un montant estimatif de 95 pour cent des marchandises de messagerie expédiées par chemin de fer sont maintenant transportées par camion au Canada et seulement 5 pour cent par chemin de fer -le

Considering that an estimated 95 per cent of express traffic generated by the railways is now being moved by highway transport in Canada and only five per cent by rail -- the rail movement constantly shrinking -- it is evident that

mouvement par chemin de fer diminue constamment - il est évident que la juridiction de la commission canadienne des transports en matière de messagerie par chemin de fer a été presque réduite à néant.

En fait, la juridiction de la Commission disparaîtra si toutes les opérations de messagerie passent du chemin de fer à l'autoroute.

Telles sont les dispositions actuelles de la loi que nous constatons à l'examen des pouvoirs conférés respectivement à nous et aux commissions provinciales de transport par le Parlement du Canada.

Notre examen comprenait une étude appliquée de toutes les dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* visant particulièrement la messagerie. Nous constatons qu'aucune de ces dispositions ne traite du transfert de juridiction qui ferait que les marchandises de messagerie transportées par camions seraient comprises dans le pouvoir de réglementation de la Commission. Plutôt que cela, le Parlement a fait le contraire lorsqu'il a traité la question des taux de messagerie - grâce à une formulation énergique et répétitive, il est devenu clair comme de l'eau de roche que la juridiction de la Commission concernant les taux de messagerie était uniquement limitée aux marchandises de messagerie qui sont transportées en entier ou en partie par chemin de fer et que le transport des marchandises de messagerie par camion, lorsque ces marchandises sont recueillies et transportées par un service de messagerie par chemin de fer, ne relèvent pas, en ce qui concerne les taux exigés, des pouvoirs de réglementation de la Commission.

Notre référence est l'article 2 de la *Loi sur les chemins de fer*, lequel définit ce que sont les "taxes de messagerie". Nous avons souligné dans cet article les mots clés qui limitent nos pouvoirs de la façon décrite:

> "taxes de messagerie" signifie les taxes, tarifs ou prix à être exigés de toute personne par une compagnie ou par une personne ou corporation autre que la compagnie, comme loyer ou autrement, pour le factage, la réception, le soin ou la manutention d'effets ou de marchandises à expédier, porter ou transporter par messagerie, ou pour l'expédition, le voiturage, le transport ou la livraison d'effets ou de

the Canadian Transport Commission's jurisdiction over railway express service has been nearly extinguished.

Indeed, the Commission's jurisdiction will become extinct if all express operations are moved from rail to road.

This is the state of the law as we find it in examining the powers conferred respectively upon us and upon the provincial transport boards by the Parliament of Canada.

Our examination has included a painstaking review of all of the provisions of the *Railway Act* pertaining specifically to express. We find that in none of those provisions is there any carry-over of jurisdiction that would catch express that now moves by highway in the regulatory net of the Commission. On the contrary, Parliament, in dealing with express tolls, has done the opposite -- by forceful and repetitive wording it has made it crystal clear that the Commission's jurisdiction over express tolls is restricted solely to express that moves all or part of the way by rail and that an all-highway movement of express traffic, garnered and moved by railway express service, does not, in respect of the tolls charged, come within the Commission's regulatory powers.

Our reference is to section 2 of the *Railway Act* which defines an "express toll". We have supplied the underlining of the key words that limit our powers in that section in the manner described:

> "express toll" means any toll, rate or charge to be charged by any company, or any person or corporation other than the company, to any persons, for hire or otherwise, for or in connection with the collecting, receiving, caring for or handling of any goods for the purpose of sending, carrying or transporting them by express, or for or in connection with the sending, carrying, transporting or delivery by ex-

marchandises par messagerie, ou relativement à ces opérations ou pour tout service qui s'y rattache, ou pour l'une ou relativement à l'une de ces opérations, lorsque la totalité ou quelque partie du voiturage ou du transport de ces effets ou de ces marchandises s'effectue par le chemin de fer de la compagnie;

La compétence de la Commission dans les cas où les chemins de fer demeurent est très présente mais ce, uniquement en ce qui concerne le mouvement des messageries par chemin de fer. L'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*, qui énonce les exigences d'ensemble en ce qui concerne les installations suffisantes et convenables pour les marchandises, s'applique au trafic ferroviaire. Dans les cas où les voies ferrées demeurent et où aucun ordre d'abandon n'a été émis, le rétablissement du service de messagerie par chemin de fer pourrait être ordonné dans les cas où des installations suffisantes et convenables répondant aux critères de l'article 262 n'ont pas été fournies pour les marchandises envoyées par camion par la compagnie ferroviaire.

L'option, qui a été évaluée de façon réaliste, est beaucoup moins significative compte tenu du coût croissant du transport par chemin de fer. Tel qu'indiqué ailleurs dans le présent rapport et la décision qui l'accompagne, les taxes de messagerie doivent être compensatoires au titre de l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* - et "compensatoires " se dit des taxes qui excèdent le coût variable du mouvement des marchandises.

Le maintien du transport routier des marchandises de messagerie envoyées par chemin de fer ne constitue pas une obligation qui se poursuit une fois que la ligne ferroviaire qui desservait les points d'expédition express ait été abandonnée suite à un examen minutieux en vertu de l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*. Dans le cas d'un ordre d'abandon, l'obligation de fournir le service prend fin et il ne s'agit plus pour la compagnie que d'une question de choix, à savoire si elle souhaite maintenir un service de camionnage pour lequel elle possède un permis.

Tous les intéressés devraient comprendre que lorsque nous avons évalué la qualité du service intermédiaire de camionnage offert en Saskatchewan pour le transport des marchandises

press of any goods, or for any service incidental hereto, or for or in connection with any or other of these objects, where the whole or any portion of the carriage or transportation of such goods is by rail upon the railway of a company;

The jurisdiction of the Commission where railway tracks remain is very much alive but only in respect of rail movement of express. Section 262 of the *Railway Act*, with its comprehensive requirements pertaining to adequate and suitable accommodation for traffic, applies to rail transport. Where the tracks remain and no order for abandonment has issued, the restoration of express train service could be ordered in circumstances where traffic, shifted to highway transport by the railway, did not receive adequate and suitable accommodation of the standard required under section 262.

The option, realistically assessed, is far less meaningful with the rising cost of rail transport. As noted elsewhere in this Report and Decision, the express rates are required under section 276 of the *Railway Act* to be compensatory -- and "compensatory" means rates that exceed the variable cost of moving the traffic.

The continuation of highway transport of rail express is not an obligation that continues once the rail line that served the express points has been ordered abandoned. It is the transport of goods by rail upon the railway that, in respect of the service offered, is open at all times to scrutiny under section 262 of the *Railway Act*. Given an order for abandonment, the obligation of service ceases and it then remains a matter of choice by the railway as to whether it wishes to continue a trucking service for which it held a license.

It should be understood by all concerned that when we assess the quality of interline trucking service available in Saskatchewan for the movement of express shipments we do so not because

de messagerie, ce n'était pas parce que nous avions la compétence et la responsabilité régulatoire quant à ces services de camionnage - manifestement, nous n'avions, ni à ce moment-là, ni jusqu'à maintenant, la juridiction et la responsabilité. Nous avons évalué la qualité des services de camionnage simplement dans le but de déterminer si cette qualité répondait à une norme permettant à la compagnie ferroviaire de remplir l'intégralité des obligations qui existaient en vertu de l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*.

we have jurisdiction and regulatory responsibility over these trucking services -- clearly, neither at this time nor heretofore have we had that jurisdiction and responsibility. We assess the quality of the trucking services merely in order to determine whether it is of a standard that makes the railway whole in the light of any obligations that exist under section 262 of the *Railway Act*.

C'est la Commission du trafic routier de la Saskatchewan qui avait à ce moment - de même que jusqu'à maintenant - la compétence et la responsabilité exclusive de réglementer sur les services de transport routier en question.

It is the Saskatchewan Highway Traffic Board that at this time -- as heretofore -- has exclusive jurisdiction and regulatory responsibility for the trucking services in question.

En bref, voici les conclusions que l'on peut tirer au sujet de la compétence de la Commission canadienne des transports:

> (1) La compétence de la Commission relativement à cette enquête est précisée à l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*.
>
> (2) Cette compétence ne concerne que le transport de messagerie aux points encore desservis par CN en Saskatchewan et où des services de camionnage sont assurés aux termes d'ententes conclues avec le CN.
>
> (3) Dans l'affaire en cause, la compétence de la Commission est restreinte, étant donné que ce sont les autorités provinciales qui peuvent délivrer des permis aux entreprises de camionnage intermédiaires.
>
> (4) Dans tous les autres cas, les autorités provinciales possèdent les pouvoirs exclusifs de réglementation des activités intra et interprovinciales de camionnage.

In conclusion, therefore, with respect to the jurisdiction of the Canadian Transport Commission it can be stated that:

> (1) The origin of the Commission's jurisdiction with respect to this inquiry is found in section 262 of the *Railway Act*;
>
> (2) Such jurisdiction relates only to express movement respecting those points on the CN rail system in Saskatchewan that have not been abandoned and where the CN has contracted with interline truckers to provide express service;
>
> (3) Even in the above-noted case, the Commission's jurisdiction is limited, as the provincial authority has been delegated licensing powers with respect to the interliners in question;
>
> (4) In all other cases, the provincial authority has exclusive regulatory jurisdiction over all intra- and inter- provincial trucking operations.

CN Express, CNTL (et "CNTL Rail")

Nous admettons volontiers que le fait de "sonder les profondeurs" de la structure générale et administrative du CN Express et de l'entité qui y est apparentée, CNTL, en Saskatchewan - et, en fait, d'un autre organisme connu sous le nom de CNTL Rail, que nous n'avions jamais

CN Express, CNTL (and 'CNTL Rail')

We readily confess that "plumbing the depths" of the corporate and administrative structure of CN Express and its related entity, CNTL, in Saskatchewan -- and, indeed, another organization known as CNTL Rail, which we had never come across before -- has proved to be

rencontré avant - s'est révélé constituer un défi d'importance. Le fait d'établir clairement dans notre esprit les antécédents de la situation semble constituer un objectif nécessaire et souhaitable dans le cas d'une enquête publique visant la responsabilité du CN pour ce qui est d'offrir les installations adéquates et convenables en vue du transport des marchandises de messagerie en Saskatchewan. La situation que nous avons dévoilée est aussi compliquée qu'intéressante

Une étude attentive de la transcription révèle la nature de l'entreprise de transport qui transportait les marchandises de messagerie du CN aux communautés se trouvant sur les 38 itinéraires de la Saskatchewan. Les témoignages présentés par les témoins du CN lors des audiences ont révélé que les opérations de CN Express en Saskatchewan étaient doubles: les opérations directes de la compagnie avant la fin de novembre 1977, et le genre de service qui est entré en vigueur le 1er décembre 1977, le jour suivant celui où le CN a retiré son service de camionnage des 38 itinéraires.

Il faudrait se rappeler que les opérations de CN Express ont été établies en 1976 par les Chemins de fer Nationaux du Canada à titre de source de bénéfices comportant une organisation distincte.

En résumé, on peut dire ce qui suit des opérations de CN Express en Saskatchewan effectuées avant le 30 novembre 1977:

(1) En 1961, le CN a fait une demande auprès de la Commission du trafic routier de la Saskatchewan afin d'obtenir un permis d'exploitation pour Canadien National Transport Limitée (CNTL), laquelle était la section de camionnage du CN à ce moment-là.

(2) La CNTL agissait uniquement à titre de transporteur à contrat effectuant le transport routier au nom de CN Express.

(3) La CNTL ne traitait pas avec le public, n'avait pas de téléphone, pas de papeterie et aucun bureau, où que ce soit dans la province de la Saskatchewan.

(4) Le Canadien National Express en Saskatchewan n'avait aucun permis ou

a formidable challenge. To establish clearly in our minds the background of that situation seemed a necessary and desirable objective of an informed public inquiry into CN's responsibility for providing adequate and suitable accommodation for the carriage of express traffic in Saskatchewan. The situation we uncovered is as perplexing as it is interesting.

A careful study of the transcript reveals the nature of the transport undertaking that carried CN express freight to the communities located on 38 highway routes in Saskatchewan. The evidence given by CN witnesses at the hearings reveals that CN Express operations in Saskatchewan were two-fold: the company's direct operations before the end of November 1977, and the type of service that came into effect on December 1, 1977, the day after CN removed its trucks from the 38 routes.

It should be borne in mind that in 1976 CN Express operations were established by Canadian National Railways as a profit centre with a separately identified organization.

In summary, this can be said about CN Express operations in Saskatchewan before November 30, 1977:

(1) In 1961, CNR applied to the Saskatchewan Highway Traffic Board for operating authorities for Canadian National Transporation Limited (CNTL), which was the trucking arm of the CNR at that time.

(2) CNTL was acting solely as a contract carrier providing highway transport service on behalf of CN Express.

(3) CNTL did not deal with the public, had no telephones, no stationery, and no offices anywhere in the Province of Saskatchewan.

(4) Canadian National Express in Saskatchewan did not hold any licences or

autorisation provenant de la Commission du trafic routier de la Saskatchewan et lui permettant de s'engager dans le transport par camion ou dans le transport de marchandises de nature générale.

(5) Les camions de CN Express enlevaient les marchandises et les livraient et le personnel de CN Express se chargeait des documents et de la comptabilité relative au transport routier effectué par la CNTL.

(6) La CNTL offrait le service de transport mais n'avait en soi aucun employé. Les chauffeurs de la CNTL étaient employés par CN Express.

(7) L'équipement de transport routier, que ce soit les camions ou les remorques, était inscrit au nom de la CNTL.

(8) Les dépenses déclarées par la CNTL étaient les dépenses de CN Express, et les revenus revenaient à CN Express

(9) Les dépenses encourues et les revenus obtenus de l'exploitation d'un service de transort routier ont été réunis à toutes les autres dépenses et revenus et ont été inclus dans le total des états financiers définitifs de CN Express.

(10) La CNTL Rail avait, vers la fin, les permis de transport routier lui permettant de transporter les marchandises de messagerie. La CNTL Rail n'existe pas à titre de société indépendante mais la CNTL, dont le bureau chef se trouve à Toronto, est la société de contrôle en ce qui concerne toutes les filiales de transport routier du CN.

Le témoin Gerald Skelton, gérant, Planification de la productivité, Camionnage et messagerie CN, a résumé le rôle que joue la CNTL et le CN Express en Saskatchewan:

[traduction] Le CN Express effectue toutes les opérations; tous les employés chargés de la manutention des expéditions, de la manoeuvre des véhicules, des

authorization from the Highway Traffic Board of Saskatchewan to engage in transportation by truck or to carry general merchandise.

(5) CN Express trucks did the pick-up and delivery and CN Express staff did all the paperwork and accounting for the road transportation being provided by CNTL.

(6) CNTL was the provider of the transport service but had no employees per se. CNTL's drivers were employees of CN Express.

(7) Highway transport equipment, be it tractors or trailers, was in the name of CNTL.

(8) The expenses reported by CNTL were the expenses of Canadian National Express, and the revenues accrued to Canadian National Express.

(9) The expenses and revenues incurred in conducting highway operations were consolidated with all other express expenses and revenues and were included in total in the CN Express financial statements.

(10) CNTL Rail latterly held the trucking licences that were operated to move express traffic. CNTL Rail does not exist as an independent corporate body but CNTL, with head office in Toronto, is the holding company for all of CN's subsidiary trucking companies.

Witness Gerald Skelton, Manager, Productivity Planning, CN Trucking and Express, summarized the role played by CNTL and CN Express in Saskatchewan:

Well, CN Express does all the operations; all the employees involved in handling the shipments, operating the vehicles, shed operations, office operations, are all

opérations effectuées dans les hangars et des opérations effectuées dans les bureaux sont tous des employés de CN Express, et toutes les dépenses encourues lors du transport des expéditions sont enregistrées comme étant des dépenses du CN Express.

CN Express employees, and all expenses incurred by moving the shipments are registered as CN Express expenses.

Maintenant, en plus de cela, la CNTL détient, ou détenait, des franchises dans la province de la Saskatchewan lui permettant d'exploiter des véhicules sur l'autoroute, et les véhicules routiers ont été enregistrés au nom de la CNTL. Les dépenses ont cependant été enregistrées comme étant des dépenses de messagerie.

Now, in conjunction with that the CNTL holds franchises or held franchises in the Provinces of Saskatchewan to allow it to operate the vehicles on the highway, and the highway vehicles were registered in the name of CNTL. However, the expenses were recorded as Express expenses.

Les taux exigés en ce qui concerne les expéditions de CN Express sont, naturellement, indiqués dans le Tarif de la Express Transport Association, ETA-100. Tel que requis par la loi, ce tarif est versé aux dossiers de la Commission canadienne des transports. La société des Chemins de fer Nationaux du Canada - mais pas la CNTL - est un transporteur membre de la Express Transport Association.

The rates for CN Express shipments are, of course those shown in the Express Transport Association Tariff, ETA-100. As required by law, this is a tariff filed with the Canadian Transport Commission. Canadian National Railways -- but not CNTL -- is a participating carrier in the Express Transport Association.

La preuve a démontré que la méthode utilisée pour transporter les marchandises de messagerie de l'est à l'ouest du Canada, par exemple, de Toronto à Saskatoon, est de consolider un grand nombre d'expéditions à destination de la Saskatchewan à Toronto, de les mettre dans des remorques rail-route et d'envoyer les remorques sur des wagons plats au terminus du CN à Saskatoon. Une fois à Saskatooon, les expéditions sont triées et envoyées par camion, via plusieurs itinéraires routiers, à leur dernière destination. L'expédition est donc envoyée par transport rail-route, soit par chemin de fer, et ensuite par des transporteurs routiers 'pour compte d'autrui' et ce, en utilisant une seule feuille de route.

The evidence showed that the method of moving express shipments from eastern to western Canada, taking Toronto - Saskatoon as an example, is to consolidate many shipments destined for Saskatchewan at Toronto, put them in a piggyback trailer and send the trailer by flat car to the CN terminal at Saskatoon. There the shipments are sorted and sent onward by truck, via several highway routes, to their ultimate destination. The shipment is thus transported piggyback by rail and then by 'for-hire' highway carriers, all on one bill of lading.

Selon la pièce CN-28, il y a au total 174 dépôts pour messagerie contractuels dans la province. Les enquêtes portant sur les marchandises de messagerie et les chargements complets sont menées par les Servocentres du CN, là où sont aussi consolidées une variété de fonctions auparavant traitées individuellement dans les stations ferroviaires le long de la ligne. Toutes les communautés situées à l'intérieur du secteur d'un Servocentre sont visitées hebdomadairement par les représentants du service du personnel du centre.

According to Exhibit CN-28, there are a total of 174 contract 'on hand' or drop depots in the province. Enquiries pertaining to express and carload freight are handled by CN Servocentres in which are also consolidated a variety of functions formerly carried out at individual railway stations along the line. All the communities served within a Servocentre area are visited weekly by the centre's staff service representatives.

Nous devons donner un avertissement concernant l'énoncé des responsabilités, eu égard au CN Express, qui sont comprises dans les points sommaires précédents numérotés de (1) à (10) inclusivement. Ce qui a été énoncé dans les paragraphes (1) à (10), c'est la situation, telle que démontrée par la preuve, qui prévalait jusqu'au moment, et au moment, des audiences d'enquête que nous avons tenues. Des changements nouveaux et d'une portée considérable quant à l'alignement des services et des opérations de messagerie ont eu lieu au CN au cours des semaines pendant lesquelles l'ébauche finale et l'impression du présent rapport et de la décision qui l'accompagne ont été effectuées. Rien n'aurait pu nous convaincre de retarder davantage l'émission du présent document afin de tenir compte des événements qui se déroulent actuellement. Notre mandat était de rendre un jugement sur ce que nous avions découvert au moment du retrait du CN à titre d'opérateur de camions dans les limites de la Saskatchewan. C'est ce que nous avons fait dans le présent rapport et dans la décision qui l'accompagne. Ce qui s'est passé au sein du CN à ce moment - en 1981 dépasse les attributions que nous avons assignées avec la publication de notre rapport et de notre décision qui l'accompagne.

We must sound a note of caution in respect of the delineation of responsibilities in respect of CN Express, encompassed in the foregoing summary items numbered (1) to (10) inclusive. What has been set out in (1) to (10) is the situation, as the evidence showed it to be, up until, and at the time of, our inquiry hearings. New and far- reaching changes in the alignment of express services and operations have been taking place in CN in the weeks during the final drafting and printing of this Report and Decision. Nothing could have persuaded us to delay this document further in an attempt to take current events into account. Our mandate was to make our judgement call on what we found at the time of CN's withdrawal as a truck operator within Saskatchewan. We have done so in this Report and Decision. What follows within CN at this time -- in 1981 -- is outside the mandate we have discharged with the issuance of our Report and Decision.

Lettres de plaintes et changement de venue de l'enquête

Lorsque les audiences du Comité ont été reprises à Regina, en juin 1978 - l'enquête avait été ouverte à cet endroit et avait été remise en novembre 1977 - un représentant du gouvernement de la Saskatchewan a apporté au fonctionnaire d'audition de la Commission un paquet volumineux de 60 lettres de plaintes et de critiques relativement aux divers aspects du service des petites expéditions du CN en Saskatchewan. La plupart de ces 60 lettres de plaintes avaient été adressées à la Commission canadienne des transports par chemin de fer. Toutes, pour une raison ou une autre, avaient été envoyées à l'organisme de transport du gouvernement de la Saskatchewan afin qu'elles soient acheminées à la Commission. Quoi qu'il en soit, les lettres n'ont pas été acheminées et sont demeurées dans le dossier de l'organisme de transport. Ce n'est que lorsque les commissaires menant l'enquête

Letters of Complaint and Change of Inquiry Venue

When the hearings of the Committee resumed in Regina, in June 1978 -- the inquiry had opened there and was adjourned in November 1977 -- a representative of the Government of Saskatchewan turned over to the Hearing Process Officer of the Commission a voluminous package of 60 letters of complaint and criticism mainly in respect of various aspects of CN small shipment service in Saskatchewan. Most of these 60 letters of complaint were addressed to the Canadian Transport Commission or to the Commission's Transport Committee. All, for some reason, had been sent to the Transportation Agency of the Government of Saskatchewan for forwarding to the Commission. Somehow, the letters were not forwarded but remained in the file of the Transportation Agency. It was not until the Commissioners conducting the inquiry saw the letters in Regina in June 1978,

ont vu les lettres à Regina en juin 1978 que nous-mêmes et notre personnel avons appris que de telles plaintes avaient été adressées à la Commission.

À l'examen de cette situation, nous avons conclu que si l'audience était tenue à Saskatoon, le lieu de l'audience comprendrait, dans un rayon de 50 milles, toutes les personnes à l'exception de l'une d'entre elles. Nous avons par conséquent décidé de tenir l'audience à Saskatoon après avoir donné un avis à court terme. Deux de nos fonctionnaires ont passé une journée de travail entière à rejoindre les 60 personnes par téléphone afin des les informer du changement. Ils leur ont fait savoir que le Comité espérait qu'un bon nombre - préférablement tous - de ceux qui avaient écrit pourraient se rendre à notre audience afin de soumettre oralement leurs points de vue et de répondre à toutes questions qui pourraient être soulevées concernant le contenu des lettres. Le lieu, la date et le moment des audiences tenues à Saskatoon ont été données lors de chacun des appels téléphoniques et les mêmes renseignements ont par la suite été confirmés au moyen d'un message individuel par télex envoyé à chacune des 60 personnes qui nous avaient écrit.

La réaction à cet effort a été décevante. Seulement cinq personnes ont accepté l'invitation à comparaître du Comité.

Il est à noter que, pour la plupart, les 60 lettres de plaintes avaient été formulées par des représentants locaux de conseils municipaux et de chambres de commerce, par les secrétaires trésoriers, par des hommes d'affaires et par des particuliers des diverses communautés touchées par l'abandon par les Chemins de fer Nationaux du Canada de leurs services de camionnage.

Les plaintes reçues venaient des communautés suivantes: Alsask, Brock, Buchanan, Delisle, Edam, Invermay, Langbank, Lucky Lake, Margo, Maryfield, Rosetown, St-Brieux, Turtleford, Watson et Wisetown.

Les lettres exprimaient différents degrés d'insatisfaction à l'égard d'un grand nombre d'intermédiaires, à savoir: Atomic Transfer Ltd., B Line Transport Ltd., Clark's Transport, Gray's Transfer, Ken Line Transport Ltd., Kindersley Transport Ltd., L and H Transport, MacRuth

that we or our staff became aware that such complaints had been addressed to the Commission.

As we examined this situation, we found that by moving the hearing to Saskatoon we could establish a hearing location which, within a radius of 50 miles, would encompass all of the 60 persons except one. We therefore decided, on short notice, to move the hearing to Saskatoon. Two of our officers spent an entire working day contacting each of the 60 persons by telephone informing them of the move. They expressed the Committee's hope that a number -- hopefully, most -- of those who had written in would find their way to our hearing in order to make an oral submission of their views and to answer any questions that might arise in respect of what was submitted to us in the letters. The location, dates and time of the hearings in Saskatoon were given in each telephone call and the same information was confirmed thereafter in an individual telex message to each of the 60 persons who had written to us.

The response to this effort was disappointing. Only five persons accepted the Committee's invitation to appear.

It should be noted that, for the most part, the 60 letters of complaint were formulated by local representatives from Town Councils, Chambers of Commerce, Secretary Treasurers, businessmen and individuals in the various communities affected by Canadian National's withdrawal of its trucking services.

The communities from which complaints were received were the following: Alsask, Brock, Buchanan, Delisle, Edam, Invermay, Langbank, Lucky Lake, Margo, Maryfield, Rosetown, St. Brieux, Turtleford, Watson and Wiseton.

The letters expressed different degrees of dissatisfaction with many of the interliners, namely: Atomic Transfer Ltd., B Line Transport Ltd., Clark's Transport, Gray's Transfer, Ken Line Transport Ltd., Kindersley Transport Ltd.,L and H Transport, MacRuth Transport,

Transport, North Central Expressways Ltd., Quill Transport, Red Line Transport Ltd. et Ridsdale Transport Ltd.

Même si les plaintes portaient sur divers aspects du service, il est possible de les synthétiser de façon générale dans les catégories suivantes: service minable, chargement au hasard des marchandises, trop de manquements, règlement incorrect des demandes de réparation, absence de dépôts, retards de livraison, pas d'horaire, manque d'appareillage permettant de faire face à la demande et absence de concurrence.

La majorité des plaignants ont manifesté leur opposition à l'abandon par la Canadien National Transport Limitée de ses services de camionnage intra-provinciaux en Saskatchewan. Seules deux lettres exprimaient une satisfaction conditionnelle quant aux services actuels de camionnage en Saskatchewan.

Informations données par les témoins particuliers

Neuf témoins particuliers ont déposé au cours des audiences tenues à Regina en novembre 1977 et en juin 1978 et à Saskatoon en juillet, 1978. Lors des audiences tenues à Saskatoon, les compagnies intermédiaires de transport par camions et les inspecteurs de la Commission canadienne des transports ont déposé devant le Comité.

Le premier témoin à comparaître devant le Comité en novembre 1977, M. Jack Glencross, maire de Blaine Lake (Saskatchewan) a consigneé au procès-verbal cinq lettres provenant de ses commettants, lesquels manifestaient leur insatisfaction quant au service minable offert par l'intermédiaire. Les plaintes portaient sur les livraison au quai de déchargement, les marchandises laissées dehors alors que les lieux ne sont pas surveillés, les livraisons aux mauvaises adresses, les marchandises endommagées, les frais de chauffage et les méthodes de déchargement déraisonnables. Ray's Transport a été le seul intermédiaire mentionné en ce qui concerne ces plaintes, quoique cette compagnie n'ait pas été mentionnée dans tous les cas.

Le témoignage de M. Glencross a permis d'établir que la Commission du trafic routier avait seulement besoin que les camionneurs effectuent la livraison au quai de déchargement.

North Central Expressways Ltd., Quill Transport, Red Line Transport Ltd. and Ridsdale Transport Ltd.

Even though the complaints touched on many aspects of the service, it is possible to synthesize them generally in these categories: poor service, haphazard loading of merchandise, too many shortages, faulty claims settlement, lack of depots, delays in delivery, no schedules, lack of equipment to meet the demand and lack of competition.

The majority of them expressed opposition to the abandonment by Canadian National Transport Limited of its intraprovincial trucking services in Saskatchewan. Only two letters expressed qualified satisfaction with the actual trucking services in Saskatchewan.

Summary of Evidence of Public Witnesses

Nine public witnesses gave evidence at the hearings held in Regina in November 1977, June 1978 and in Saskatoon in July, 1978. At the hearings in Saskatoon, interline truckers and Canadian Transport Commission inspectors testified before the Committee.

The first witness to appear before the Committee in November 1977, Mr. Jack Glencross, Mayor of Blaine Lake, Saskatchewan, read into the transcript five letters from his constituents expressing dissatisfaction with the poor service provided by the interliner. The complaints related to: tail-gate deliveries, goods left outside when the premises were not occupied, deliveries to the wrong address, damaged goods, unreasonable heating charges and unloading practices. Ray's Transport was the only interliner mentioned in regard to these complaints, although the firm was not referred to in all cases.

It was established during the evidence of Mr. Glencross that the Highway Traffic Board requires only tail-gate delivery from truckers. The consignee takes it from there. Mr. Glencross

Le consignataire prend les marchandises à cet endroit. M. Glencross a dit que la Canadien National Transport Limitée avait dépassé ce niveau de service afin, selon lui, d'en tirer des avantages sur le plan de la concurrence et aussi qu'il craignait que les camionneurs se limiteraient à se conformer aux exigences relatives aux livraisons au quai de déchargement suite au retrait de la CNTL et du relâchement subséquent de la concurrence.

M. Glencross a déclaré qu'il avait au début été informé de l'abandon du service du CN par un chauffeur de la compagnie. Vers la fin de juillet 1977, le CN l'a officiellement informé de leur intention de se retirer mais aucune date n'avait été donnée. Le témoin a dit qu'il y avait un dépôt pour messageries à la station mais qu'il n'était pas utilisé par l'intermédiaire.

Le deuxième témoin a été M. Walter Daviduk, de Hafford; son témoignage portait, pour une grande partie, sur les problèmes relatifs aux Servocentres et sur le service chancelant offert par le CN dans d'autres secteurs.

En ce qui concerne les Servocentres, M. Daviduk a formulé une plainte quant à un numéro de téléphone permettant d'appeler sans frais et ne fonctionnant pas dans un Servocentre. D'autres questions particulières soulevées par M. Daviduk portaient sur le service inadéquat, la confusion quant aux horaires à destination de North Battleford et en provenance de cet endroit et à l'absence d'installations de déchargement à Hafford.

Au cours du contre-interrogatoire mené par l'avocat-conseil du gouvernement de la Saskatchewan, M. Daviduk a affirmé que le CN n'avait pas donné d'avertissement quant au retrait du service au conseil du village, à la Chambre de commerce ou aux journaux locaux. Comme l'a dit le témoin:

> [traduction] Quelques avis ont été affichés ... à deux ou trois endroits ... et l'homme est parti et quelqu'un a dit qu'il se sentait si coupable qu'il ne voulait rencontrer personne de façon à ne pas causer de dispute; il a donc quitté la ville le plus vite possible et notre maire ... et les hommes d'affaires n'en ont jamais été informés.

said that Canadian National Transportation Limited went beyond this standard of service in order to gain competitive advantage, he believed, and, with the withdrawal of CNTL and the subsequent lessening of competition, he feared truckers would not go beyond the requirement of providing tail-gate deliveries.

Mr. Glencross stated that he was initially informed of CN's service withdrawal by the company's driver. In the later part of July 1977, CN formally advised him of their withdrawal plans but no dates were mentioned. The witness said a drop depot exists at the station but it was not being used by the interliner.

The second witness was Mr. Walter Daviduk from Hafford whose evidence, to a great extent, related to Servocentre issues and CN's declining service in other areas.

In connection with the Servocentres, Mr. Daviduk complained of an alleged non-operating, toll-free, Servocentre telephone number. Other specific issues raised by Mr. Daviduk related to inadequate service, confusion as to schedules to and from North Battleford, and lack of drop-off facilities at Hafford.

During the Saskatchewan Government counsel's cross-examination, Mr. Daviduk claimed that CN gave no notice of the withdrawal of service to Village Council, the Boad of Trade or in the local newspaper. As the witness put it:

> There were a few notices put up... in two or three places... and the man left and somebody said he felt so guilty he didn't want to meet up and cause an argument so he got out of town as fast as he could and our Mayor... and the businessmen were never notified.

M. Daviduk a déclaré qu'après le retrait du CN, il n'y avait eu aucun service direct entre Saskatoon et Hafford et le nombre de voyages avait été réduit à deux par semaine. Le témoin a déclaré sous serment que la gare de Hafford n'était pas utilisée comme dépôt pour messageries.

Mr. Daviduk said that after CN's withdrawal there was no direct service from Saskatoon to Hafford and trips were reduced to twice a week. The witness testified that the Hafford station was not used as a drop depot.

Le président a posé une question à propos du non-fonctionnement du numéro de téléphone Zenith du Servocentre de Saskatoon qui a été allégué et l'avocat du CN a décidé d'effectuer un suivi de ce problème.

The Chairman asked about the alleged non-operative Zenith telephone number at the Saskatoon Servocentre and CN counsel undertook to follow up the matter.

Le contre-interrogatoire effectué par l'avocat du CN a permis de faire ressortir que les avis de retrait de la compagnie avaient été affichés sur le tableau d'affichage de la ville et qu'ils avaient été laissés à l'hôtel de ville. En réponse aux questions du commissaire McDonough, le témoin a déclaré qu'aucun service n'avait été offert après le retrait du CN sur la partie nord-est de l'autoroute partant de Hafford en direction de Krydor et de Blaine Lake. Le président a enjoint le CN de fournir des renseignements sur tous les points non desservis.

CN counsel's cross-examination produced evidence that the company's notices of withdrawal were put on the town bulletin board and were left at the town office. Under questioning by Commissioner McDonough, the witness stated that, after CN's withdrawal, no service existed along the northeast portion of the highway out of Hafford to Krydor and Blaine Lake. The Chairman directed CN to provide information on all points not served.

M. Thomas Kevin Kearns, de Kipling, a présenté un mémoire au nom de la Chambre de commerce de Kipling et des communautés longeant l'autoroute 48.

Mr. Thomas Kevin Kearns, of Kipling, presented a brief on behalf of the Kipling Chamber of Commerce and communities along Highway 48.

M. Kearns a déclaré que le service de la CNTL à destination de Kipling, avant le retrait du CN était offert 2 fois par semaine à partir de Winnipeg, et trois fois par semaine à partir de Regina et que Kipling était le terminus des deux parcours. À la suite du retrait des camions du CN, un service intermédiaire de Regina a été fourni, comme le dit le témoin, par la compagnie Red Line Transport, petite entreprise à peine suffisante. Il a déclaré qu'aucun service direct n'avait été offert à partie de Winnipeg. Les expéditeurs et les consignataires ont été obligés d'avoir recours à un intermédiaire passant par Regina afin d'assurer la livraison des marchandises partant de Winnipeg à destination de Kipling.

Mr. Kearns stated that CNTL service to Kipling prior to CN's withdrawal was twice weekly from Winnipeg, and thrice weekly from Regina, and that Kipling was a terminus for both runs. Following the withdrawal of CN trucks, an interline service from Regina was provided by, in the words of the witness, "small, barely adequate" Red Line Transport. He testified that no direct service was provided from Winnipeg. Shippers and consignees were forced to use an interliner via Regina to ensure the delivery of goods from Winnipeg to Kipling.

Le mémoire de M. Kearns a aussi traité de l'annonce précipitée et peu répandue du retrait du service offert par le CN à partir du 25

Mr. Kearns' brief also dealt with the "hasty and under-publicized announcement" of CN's withdrawal of service, effective November 25,

novembre 1977 ainsi que de la validité du communiqué de presse du CN en date du 14 octobre 1977 par lequel on déclarait que 75 pour cent des gens d'affaires interrogés ne s'étaient pas opposés au retrait de la compagnie. Selon le mémoire, on s'attendait à des retards et à des augmentations des taux concernant le service intermédiaire et l'on craignait que la concurrence soit relâchée.

En résumé, M. Kearns a demandé au Comité d'ordonner la rétention immédiate des services de camionnage du CN et ce, pendant une période d'au moins six mois, ou jusqu'à ce qu'un service adéquat puisse le remplacer.

Lors du contre-interrogatoire, le témoin a admis qu'il n'avait jamais contesté le service offert par Red Line Transport lors de démarches auprès de la Commission du trafic routier et il a confirmé que Red Line offrait un service quotidien, dans les deux directions, sauf le dimanche, entre Regina et Maryfield.

En réponse à une question posée par l'avocat du gouvernement de la Saskatchewan, M. Kearns a déclaré que les hommes d'affaires de Kipling et d'autres villes qu'il avait visitées en sa qualité de directeur de la section 9 de la Chambre de commerce lui avaient dit qu'aucun fonctionnaire du CN n'était venu les visiter afin de discuter avec eux le retrait du service offert par la CNTL pour le transport des marchandises de messagerie.

C'est à partir de cette question que l'avocat du CN a ouvert le contre-interrogatoire du témoin. L'avocat a maintenu qu'un repésentant du CN avait visité Kipling le 25 octobre 1977 et qu'un communiqué de presse avait été publié dans le Regina Leader Post le 27 octobre 1977. M. Kearns a répondu que la réunion du 25 octobre 1977 en vue de discuter de l'annulation du service ainsi qu'un télégramme envoyé par la suite à M. Olynik du CN avaient été provoqués par un avis non officiel envoyé par un employé du CN qui avait eu vent du retrait prochain; il a ajouté qu'à la réunion de la Chambre de commerce tenue après le 25 octobre 1977, 38 membres des 53 entreprises de la communauté ont affirmé ne pas avoir été pressentis par un représentant du CN eu égard au retrait.

M. Kearns, qui a dit parler particulièrement à titre de chef de la délégation de l'autoroute 48

1977, and with the validity of CN's press release dated October 14, 1977, stating that 75 percent of the business people interviewed did not object to the company's withdrawal. According to the brief, delays and increased rates were anticipated with the interliner service and it was feared that the competition would be lessened.

In summary, Mr. Kearns requested the Committee to order the immediate retention of the CNTL trucking services for a period of at least six months, or until an adequate service could be substituted.

In cross-examination, the witness admitted that he had never challenged Red Line Transport service in any representation to the Highway Traffic Board and he confirmed that Red Line provided daily service, both ways, with the exception of Sunday, from Regina to Maryfield.

In response to a question by counsel for the Government of Saskatchewan, Mr. Kearns stated that he had been told by the businessmen in Kipling and in other towns that he had visited in his capacity as Director of Zone 9, Chamber of Commerce, that no CN official had visited them to discuss withdrawal of service by CNTL for the carriage of express traffic.

It was on this issue that CN counsel opened his cross-examination of the witness. Counsel contended that a CN respresentative visited Kipling, October 25, 1977, and that a news release was published in the Regina Leader Post on October 27, 1977. Mr. Kearns replied that the October 25, 1977, meeting to discuss cancellation of service and a subsequent telegram sent to Mr. Olynik of CN were prompted by unofficial notification by a CN employee who "had got wind" of the pending withdrawal; further, he said that at a Chamber of Commerce meeting held after October 25, 1977, 38 members of the 53 businesses in the community denied having been approached by a CN representative regarding the withdrawal.

Mr. Kearns, who said he was speaking specifically as head of the Highway 48 (formerly

(anciennement, autoroute 16), a fait quelques observations à la suite de son témoignage officiel. Il a posé des questions au Comité concernant le pouvoir de la Commission d'ordonner la rétention du service offert par la CNTL, et s'est informé de toute autre autorité à laquelle il pourrait s'adresser afin d'interjeter appel.

M. Ron Choquette, maire de la municipalité de Wawota (Saskatchewan), a représenté cette communauté devant le Comité. Dans son mémoire, le témoin a donné son appréciation quant au service offert par le CN et à ce qu'il décrit comme étant le traitement juste des utilisateurs en ce qui concerne la réparation des pertes et le traitement des demandes de réparation.

Le témoin a dit avoit été informé, le 24 octobre 1977, du retrait du CN à la date du 30 novembre 1977. M. Choquette a dit être préoccupé par les problèmes qu'il considère inhérents au service intermédiaire, particulièrement en provenance de l'est en passant par Regina, puisque 90 pour cent des marchandises qu'il vend viennent de l'est. Ces problèmes à son avis étaient les suivants: coûts du transport des marchandises plus élevés et marges de profits réduites, ralentissements dans la livraison, position de faiblesse quant à la concurrence et pro blèmes concernant le traitement des plaintes. Il a mis en doute la déclaration du CN disant que 75 pour cent des répondants ne s'opposaient nullement au retrait.

M. Choquette a dit qu'il appuierait une augmentation des taux de transport par camion du CN si cette augmentation garantissait le maintien du service offert par la CNTL en Saskatchewan. Comme le témoin l'a dit:

> [traduction] Messieurs, si nous nous retrouvons avec un service intermédiaire sur les bras, nous ne pourrons en aucune façon éviter une augmentation des coûts de transport des marchandises à destination de nos communautés; ne serait-il pas préférable d'accorder cette augmentation, dans les limites du raisonnable, à la compagnie de camionnage que nous avons actuellement et ainsi, de continuer de recevoir le service auquel nous sommes si habitués et dont nous bénéficions?

Au cours du contre-interrogatoire mené par l'avocat du CN, le témoin a déclaré que ses ap-

Highway 16) delegation, presented some concluding remarks following his formal evidence. He questioned the Committee on the Commission's power to order the retention of CNTL service, and inquired as to any other authority to which he might address an appeal.

Mr. Ron Choquette, Mayor of the Town of Wawota, Saskatchewan, represented that community before the Committee. In his brief, the witness gave his appreciation of CN service and what he described as the company's fair treatment of users regarding compensation for losses and the processing of claims.

According to the witness, he was informed on October 24, 1977, of CN's withdrawal, effective November 30, 1977. Mr. Choquette said he was concerned about problems he considered inherent to interliner service, particularly from the east, via Regina, since 90 percent of the goods he sells come from the east. These problems, as he saw them, were: increased freight costs and lower profit margins, delivery slowdowns, weakened competitive position, and problems in settling claims. He questioned CN's claim that 75 percent of the respondents surveyed had no objection to the withdrawal.

Mr. Choquette said he would favor higher CN trucking rates if this ensured the maintenance of CNTL service in Saskatchewan. As the witness put it:

> Gentlemen, if we are saddled with interline service there is no way we are going to avoid an increase in our cost of freighting goods to our communities; would we not be better to grant this increase within reason(s) to the trucking company that we now have and continue to receive and enjoy this service that we have been so accustomed to?

During CN counsel's cross-examination, the witness stated that his hardware supplies from

provisionnements en quincaillerie provenant de Winnipeg étaient transportés au-delà des limites de la province, en passant par Brandon, le long de l'autoroute 48 par le CN Express ou par la CNTL et ce jusqu'à sa porte et que Red Line Transport offrait un service quotidien en provenance de l'ouest. M. Choquette a fondé son raisonnement voulant que l'on permette au CN d'augmenter ses taux sur l'hypothèse que les intermédiaires augmenteraient leurs taux de toute façon. Le témoin a aussi déclaré qu'il avait recours à l'entreprise Moose Mountain Bus Lines de façon peu fréquente pour la messagerie.

Winnipeg were transported extra-provincially through Brandon along Highway No. 48 by Canadian National Express or CNTL to his door and that Red Line Transport provided daily service from the west. Mr. Choquette based his argument for allowing CN to increase their rates on an assumption that the interliners would increase their rates anyway. The witness also stated that he used Moose Mountain Bus Lines infrequently for express service.

Contre-interrogé par l'avocat du gouvernement de la Saskatchewan, M. Choquette a déclaré qu'il avait connu par le passé des problèmes quant aux demandes de réparation lorsqu'il avait négocié avec le bureau chef de Red Line Transport. Tant qu'il y aurait une autre entreprise de transport, il éviterait le plus possible d'avoir recours à Red Line.

Cross-examined by counsel for the Government of Saskatchewan, Mr. Choquette stated that in the past he had experienced claims problems in his dealings with the Red Line Transport head office. As long as another carrier existed, he avoided Red Line as much as possible.

Le témoin suivant, M. William Azer Frazer, a comparu à titre de représentant de la municipalité de Maryfield (Saskatchewan). Sa principale préoccupation était que le retrait de la CNTL ne laisserait à Maryfield qu'un service minimal. Le témoin a déclaré qu'avant le retrait, le CN fournissait un service bihebdomadaire en provenance de l'est (Winnipeg et Brandon) et de l'ouest (Regina) mais que ce service était maintenant limité à des voyages inconstants et irréguliers provenant de l'ouest et offerts par Red Line Transport.

The following witness, Mr William Azer Frazer, appeared as representative of the Town of Maryfield, Saskatchewan His main concern was that CNTL's withdrawal would leave Maryfield with minimal service The witness stated that prior to withdrawal CN provided twice weekly service from the east (Winnipeg and Brandon) and from the west (Regina), but that the service was now limited to inconsistent and irregular trips from the west provided by Red Line Transport.

M. Frazer a déploré le fait qu'il était maintenant nécessaire d'effectuer le transfert des marchandises à destination de l'est via Regina parce que le volume des marchandises provenant de l'est à destination de Maryfield était plus considérable que celui des marchandises provenant de l'ouest. Le témoin a mis l'accent sur quatre préoccupations principales relatives à cette situation: demandes de réparation plus élevées, retards, tarifs plus élevés et concurrence moindre.

Mr. Frazer deplored the fact that it was now necessary to interline eastbound traffic via Regina, since a greater volume of traffic to Maryfield comes from the east than from the west. The witness emphasized four major concerns related to that situation: higher claims, delays, higher rates and a less competitive position.

M. Frazer a déclaré qu'il avait déposé une plainte auprès de l'entreprise Red Line Transport au cours des quinze dernières années.

Mr. Frazer stated that he had filed one claim with Red Line in the last fifteen years.

Le témoin s'est plaint du fait que Red Line Transport n'offrait pas un service quotidien à destination de Maryfield et que l'intermédiaire

The witness complained that Red Line Transport was not giving daily service to Maryfield and that the interliner would terminate

ne livrerait plus les marchandises à Wawota à moins que la quantité des marchandises destinées à Maryfield était suffisante. Le témoin a déclaré que Red Line était supposée offrir un service à destination de Maryfield trois fois par semaine.

Au cours de son contre-interrogatoire, l'avocat du gouvernement de la Saskatchewan a mentionné le permis d'exploitation de Red Line obligeant cette dernière à une fréquence minimale de trois fois par semaine à destination de Maryfield.

M.H. Smalley a comparu devant le Comité au nom de la Chambre de commerce de Kipling Son exposé comprenait la réponse donnée par le CN, le 1er novembre 1977, au télex qu'il avait envoyé le 27 octobre 1977 et dans laquelle le CN indiquait au témoin que le service en direction de l'est ne serait pas abandonné et que les tarifs interprovinciaux demeureraient les mêmes. Pour ce qui est de l'affirmation du CN voulant que le transfert à Regina entraîne une augmentation du temps nécessaire au transit d'un jour, le témoin a déclaré que les retards qu'il avait connus étaient plutôt de trois jours à une semaine, parfois deux semaines. À propos des plaintes formulées à l'égard de Red Line Transport, M. Smalley a dit qu'il pourrait remplir des pages de plaintes quant à ce service.

Au cours du contre-interrogatoire mené par l'avocat du CN, M. Smalley a déclaré qu'il avait très souvent recours au service offert par Moose Mountain Bus Lines pour les petites expéditions et que sa principale préoccupation était le service offert pour les marchandises provenant de l'est. Le témoin a déclaré qu'il n'avait eu recours à Red Line Transport que pour l'équipement lourd qui avait moins de chance d'être endommagé. Il a aussi déclaré que certains chauffeurs de Red Line Transport manipulaient les marchandises de façon médiocre et que les marchandises étaient en conséquence endommagées. Lorsqu'on lui a demandé de citer un cas particulier où des marchandises avaient été endommagées, le témoin a raconté que deux calandres avaient été endommagées par le CN au cours des trois dernières années. Selon le témoin, la compagnie Red Line Transport connaît de fréquents changements de chauffeurs.

M.H. Smalley, a aussi comparu devant le Comité lors de la reprise des audiences à Regina,

deliveries at Wawota unless there was an adequate volume of freight destined for Maryfield. The witness stated that Red Line was supposed to provide a service to Maryfield three days a week.

During his cross examination, counsel for the Government of Saskatchewan referred to Red Line's operating authority requiring a minimum frequency of three days per week to Maryfield.

Mr. H. Smalley appeared before the Committee on behalf of the Kipling Chamber of Commerce. His brief included CN's November 1, 1977, reply to his telex dated October 27, 1977, in which CN indicated to the witness that service to the east would not be lost and that interprovincial rates would remain unchanged. Of CN's contention that interlining at Regina would increase transit times by one day, the witness stated that delays experienced were more like three days to one week, and sometimes two weeks. Concerning complaints about Red Line Transport, Mr. Smalley said: "I could write pages of complaints with respect to his service."

During cross-examination by CN counsel, Mr. Smalley stated that he very often used the service of Moose Mountain Bus Line for small shipments and that his main concern was with service from the east. The witness testifed that he only used Red Line Transport for heavy equipment which was less likely to be damaged. He also stated that some Red Line Transport drivers handled goods poorly and that the goods were damaged as a result. When questioned as to a specific case where goods were damaged, the witness referred to two car grills which were damaged by CN over the past three years. According to the witness, Red Line Transport had a high turnover of drivers.

Mr. H. Smalley also appeared before the Committee at the resumed hearings in Regina,

en juin 1978. L'exposé de M. Smalley visait principalement à démontrer que le service de transfert n'avait pas été satisfaisant au cours de la période d'essai, après le retrait de la CNTL, à cause des retards des expéditions. Il a mentionné trois plaintes particulières portant toutes sur des expéditions de pièces de machines qui avaient été envoyées de Waterloo (Iowa), avaient été expédiées par avion à Winnipeg puis transférées à l'aéroport de Winnipeg à un intermédiaire de transport par terre pour se retrouver au bureau d'affaires du fournisseur John Deere, à Kipling.

in June 1978. Mr. Smalley's brief concentrated on showing that the interliner service was unsatisfactory during the trial period, following CNTL's withdrawal, because of shipment delays. He outlined three specific complaints all related to shipments of machined parts which originated in Waterloo, Iowa, were flown to Winnipeg, transferred at the Winnipeg airport to interline ground transport, and subsequently wound up at the John Deere dealer's place of business in Kipling.

En ce qui concerne la première et la deuxième expédition, le témoin a allégué que des retards excessifs entre Winnipeg et la destination survenaient lorsque Red Line était chargée du transport. La troisième expédition a été transportée par autobus de Winnipeg à la destination, en passant par Regina. Les frais demandés pour le transport par autobus à partir de Winnipeg équivalait à la moitié de ce que coûtait le transport par camion et le temps nécessaire au transport avait été réduit de douze à cinq jours.

In respect of the first and second shipments, the witness charged that excessive delays between Winnipeg and destination occurred when Red Line was involved. The third shipment was shipped by bus out of Winnipeg, via Regina, to destination. The charge from Winnipeg for bus service was one-half the truck rate and transit time was reduced from twelve to five days

Le témoin a aussi mentionné que les entreprises se voyaient obligées d'utiliser leurs propres camions en raison du service minable, entre autre la compagnie John Deere qui exploitait son propre service "FLASH" de livraison.

The witness also mentioned that firms were being forced to put their own trucks on the road because of poor service, among them the John Deere Company who operated their own "FLASH" delivery service.

M. Smalley a aussi mentionné un nouveau service régulier offert à partir de Winnipeg à destination de Kipling par Gray's Transport de Reston (Manitoba). Cependant, d'après le témoin, il y avait des problèmes concernant les expéditions du CN transportées par Red Line plutôt que par Gray's Transport.

Mr. Smalley also referred to a new regular service being provided from Winnipeg to Kipling by Gray's Transport of Reston, Manitoba. However, according to the witness, problems existed with CN shipments going via Red Line instead of Gray's Transport.

Au cours de contre-interrogatoire de M. Smalley effectué par l'avocat du gouvernement de la Saskatchewan, on a pu établir que Red Line avait pris en main les marchandises ayant fait l'objet des plaintes susmentionnées à Regina et non à Winnipeg. On a déclaré qu'il n'y avait pas de dépôt pour messageries à Wawota. On a aussi déterminé que Red Line Transport faisait du bon travail, "un travail louable", comme l'a dit le témoin, à partir de Regina et ce, sans retard. Le problème était le retard des expéditions provenant de Winnipeg.

During cross-examination of Mr. Smalley by counsel for the Government of Saskatchewan, it was established that Red Line had taken possession of the goods referred to in the above complaints at Regina and not at Winnipeg. It was stated that there was no drop depot at Wawota. It was also established that Red Line Transport was doing a good job, "a commendable job", as the witness put it, out of Regina, with no delays. The problem was the delay of shipments coming from Winnipeg.

En réponse à la question du président, le témoin a donné cette appréciation du service ac-

Questioned by the Chairman, the witness offered this appreciation of the current service of

tuellement offert par Red Line Transport, par rapport à la situation qui prévalait vers le début des audiences:

> [traduction] En ce qui me concerne, et ceci est tout à fait personnel, je dirais en tant que négociant de machines agricoles, que leur service est meilleur maintenant que lors de la tenue des dernières audiences.

Le témoin a déclaré que le service s'était amélioré depuis novembre puisque Red Line Transport avait un plus grand nombre de camions sur les routes.

M. Russel Murdock a comparu aux audiences à titre de représentant de la municipalité de Kamsack et de la Chambre de commerce de cette dernière. Son exposé portait sur des généralités et traitait de divers problèmes, entre autre, la viabilité des petites communautés. M. Murdock a déclaré que le gouvernement de la Saskatchewan encourageait la décentralisation alors que la politique de transport visait la centralisation. Le témoin a mentionné que Kamsack était un village en croissance privé de services adéquats de transport étant donné que la North Central Expressway ne faisait que trois livraisons par semaine (de Yorkton à Kamsack). Il a déclaré qu'en raison de l'absence de concurrence, le service s'était détérioré, ce qui avait entraîné une éventuelle perte de ventes. Une des entreprises s'est tournée vers le service de camionnage privé.

M. Murdock a mentionné qu'il y avait suffisamment d'affaires à Kamsack pour justifier que deux entreprises de camionnage y offrent des services et a déclaré qu'un service quotidien, sauf le dimanche, devrait être fourni. Il a dit qu'un dépôt pour messagerie était aussi requis.

Au cours du contre-interrogatoire mené à bien par l'avocat du CN, le témoin a déclaré que Atomic Transport et Motorways, et peut-être Robin Transport desservaient aussi Kamsack mais ce, non à partir de Yorkton.

Contre-interrogé par l'avocat du gouvernement de la Saskatchewan, M. Murdock a déclaré que, à sa connaissance, aucune marchandise de messagerie n'était transportée par les trains de passagers desservant Kamsack et que les autres

Red Line Transport, as compared with the situation in the earlier stage of the hearing:

> I would say if anything their service, as far as I am concerned, and this is entirely personal, as farm machinery, dealing with the goods I handle, I would say their service is better than it was at the last time of these hearings.

The witness stated that service had improved since November as Red Line Transport had more trucks on the road.

Mr. Russel Murdock, appeared at the hearings as representative of the Town of Kamsack and its Chamber of Commerce. His brief was general in nature and dealt with various issues, one of which was the viability of small communities. Mr. Murdock stated that the Government of Saskatchewan encouraged decentralization, whereas transportation policy encouraged centralization. The witness mentioned that Kamsack was a growth town deprived of adequate transportation services, since North Central Expressway was making only three deliveries per week (Yorkton to Kamsack). He stated that, because of the lack of competition, service had deteriorated, resulting in an eventual loss of sales. One business had even turned to private trucking

Mr. Murdock mentioned that Kamsack generated enough business to warrant service by two trucking firms, and that a daily service, except Sunday, should be provided. A drop depot was also required, he said.

During cross-examination by counsel for CN, the witness testified that Atomic Transport and Motorways, and possibly Robin Transport, also serve Kamsack but not from Yorkton.

Under cross-examination by counsel for the Government of Saskatchewan, Mr. Murdock stated that, to the best of his knowledge, no express was handled by passenger trains serving Kamsack, and that the other interliners (Atom-

intermédiaires (Atomic, Motorways et Robin) ne faisaient d'expéditions à Kamsack que lorsqu'une quantité suffisante de marchandises justifiait la fourniture de ce service.

Le président a demandé quelles démarches avaient été faites à la North Central Expressway par la Chambre de commerce de Kamsack ou par la municipalité concernant une augmentation du service offert. M. Murdock n'était pas certain des demandes formelles mais connaissait plusieurs marchands qui avaient discuté ce problème avec le transporteur.

Les avocats du gouvernement de la Saskatchewan et du CN ont accepté de fournir des renseignements supplémentaires au Comité relativement au genre de service offert par les autres transporteurs desservant Kamsack ainsi qu'aux installations de dépôt pour messagerie.

M. Gerald A. Sandell a été la dernier témoin particulier à comparaître lors des audiences tenues à Regina en juin 1978. Son témoignage était aussi de nature générale et portait principalement sur son affirmation voulant que le service offert par le CN était sur son déclin et se détériorait. M. Sandell a soutenu que l'on avait perdu des possibilités quant au trafic du CN, a critiqué les wagons-allonges du CN et a demandé le rétablissement du service offert par un représentant à temps complet aux gares et l'abandon des taux à frais multiples.

Lors du contre-interrogatoire effectué par l'avocat du gouvernement de la Saskatchewan, le témoin a exprimé plusieurs plaintes dont certains portaient sur les marchandises endommagées et le service inadéquat. M. Sandell a déclaré qu'il n'y avait pas de dépôt pour messagerie à Maryfield. Il a aussi mentionné ce qui suit au cours de son exposé concernant le retrait de la CNTL des itinéraires intraprovinciaux:

> [traduction] Lorsque les Chemins de fer Nationaux du Canada ont tout à coup eu l'autorisation d'interrompre le service, j'ai pensé que la Commission canadienne des transports n'aurait jamais dû permettre cela.

Témoignages présentés par les intermédiaires

Un des problèmes que la Commission a ren-

ic, Motorways and Robin), transported to Kamsack only if sufficient volume warranted the service.

The chairman inquired as to what representation had been made to North Central Expressway by the Kamsack Chamber of Commerce or the Municipality regarding an increase in service. Mr. Murdock was unsure about formal requests but knew of several merchants who had discussed the problem with the carrier.

Counsel for the Government of Saskatchewan and CN agreed to provide the Committee with further information regarding the type of service given by other carriers serving Kamsack, as well as drop depot facilities.

Mr. Gerald A. Sandell was the last public witness to appear at the hearings in Regina in June 1978. His evidence was also general in nature and dealt primarily with his contention that CN service was declining and deteriorating. Mr. Sandell contended that potential CN traffic had been lost, criticized CN's idle cars, and called for the restoration of full agent service at stations and for the abandonment of multiple charge rates.

During cross-examination by counsel for the Government of Saskatchewan, the witness put forward several complaints, some of them concerning damaged goods and inadequate service. Mr. Sandell stated that no drop depot existed in Maryfield. His brief included the following reference to the withdrawal of CNTL from the intraprovincial highway routes:

> When Canadian National was suddenly allowed to discontinue service, I didn't feel that Canadian Transport Commission should have ever allowed it.

Evidence of Interline Carriers

One of the problems that the Committee

contrés en ce qui concerne la poursuite adéquate de l'enquête, c'était que les particuliers critiquaient les intermédiaires - c'était leur droit - mais qu'ils le faisaient en l'absence des commettants des entreprises de camionnage concernées. Puisque les entreprises de camionnage, comme on a pu le constater, n'étaient pas au courant des critiques faites à leur égard, ils ne se sont pas présentés au tout début de l'enquête afin de donner leur version de l'histoire.

encountered with regard to the proper conduct of the inquiry was that members of the public criticized interline carriers -- as was their right -- but in the absence of the principals of the trucking firms involved. Since, as it turned out, the truckers were not aware that they were being criticized, they were not present in the early stages of the inquiry to give their side of the story.

Les entreprises de camionnage étaient peut-être les victimes, du moins au début, d'une réaction de laissez-faire vis-à-vis de l'enquête, en quelque sorte. Les audiences ont été annoncées correctement. Les intermédiaires de transport par camion ont joué un rôle important lors d'une enquête précédente tenue en Saskatchewan concernant le service devant être fourni par le Canadien Pacifique Ltée dans la province. Le mandat de la présente audience, qui concerne le CN, était très semblable. Le service offert par les intermédiaires de transport par camion serait à l'origine de l'enquête. Les entreprises de camionnage n'étaient toujours pas représentées par des avocats ou par leur organisme industriel provincial. Il n'incombait certainement pas aux particuliers, qui exerçaient leur droit de comparaître, de défendre l'industrie du camionnage de la province.

Perhaps the truckers were the victims, at least initially, of a somewhat laissez-faire reaction to the inquiry. The hearings were well publicized. The role of interline truckers had played a large part in the previous inquiry in Saskatchewan respecting service to be furnished by Canadian Pacific Ltd. in the province. The mandate of this hearing, involving CNR, was very similar. Service by interlining truckers would be at the heart of the inquiry. Yet the truckers were not represented by any Counsel or by their provincial industry organization. It certainly was not the responsibility of members of the public, who exercised their right to appear, to speak for the trucking industry of the province.

Le Comité a toutefois pensé que toutes les entreprises de camionnage critiquées sans qu'elles ne le sachent devaient en être informées. Les transporteurs routiers en ont été informés par l'avocat du Comité et la transcription appropriée a été mise à leur disposition afin qu'ils en fassent une lecture attentive. Aucune entreprise de transport n'a été citée à comparaître mais elles ont toutes été informées de leur droit de comparaître et de donner la réponse considérée appropriée concernant tout témoignage fait eu égard au service. Les dirigeants de huit entreprises de transport par camion ont répondu en nous fournissant les témoignages d'une bonne tranche de l'industrie, nous permettant ainsi de connaître les deux versions quant à la situation de l'industrie du camionnage sur les 38 itinéraires abandonnés par le CN.

Nevertheless, the Committee felt that all truckers criticized "in absentia" should be alerted. The road carriers were notified by counsel for the Committee and the relevant transcript was made available for their perusal. No trucker was subpoenaed but, in each case, was advised of the right to appear and to make such response as was considered appropriate in respect of anything being said in evidence about service. The officers of eight interline trucking firms responded, providing us with evidence from a good cross-section of the industry and thus enabling us to get both sides of the trucking picture on the 38 highway routes vacated by CN.

Les huit intermédiaires de transport par camion ont comparu devant le Comité lors des audiences tenues en novembre 1977 et en juin 1978, à Regina et à Saskatoon.

The eight interline truckers appeared before the Committee at the hearings held in November 1977, and June, 1978, at Regina and Saskatoon.

Le premier témoin a été M. Raymond R. Diehl, de Saskatoon, qui a comparu à Regina en novembre 1977.

M. Diehl, propriétaire de Ray's Transport, a rendu témoignage en réponse aux plaintes visant son service que M. Glencross, maire de Blaine Lake, avait formulées devant le Comité. Il a déclaré que Ray's Transport offrait un service régulier, trois fois par semanine en direction de Blaine Lake et qu'il était toujours possible d'obtenir de l'appareillage et des hommes si besoin était.

Le témoin a répondu énergiquement à la critique faite eu égard à son service, indiquant que si les plaintes étaient justes, il serait très vite retiré des affaires.

M. Diehl a répondu à la plupart des critiques concernant son service en produisant les feuilles de route réelles couvrant les expéditions en question:

> [traduction] J'ai des feuilles de route permettant de démontrer que ces expéditions n'ont pas toutes été envoyées par un seul grossiste le même jour.
>
> J'ai ici des factures pour les expéditions dans le sous-sol de leur maison ...
>
> J'ai des bordereaux d'expédition indiquant à quel moment le pétrole a été pris chez Motorways; un des barils était bosselé.

Aux plaintes disant que les grossistes ne pouvaient expédier leurs marchandises contre remboursement s'ils avaient recours à Ray's Transport, le témoin a répondu:

> [traduction] Nous sommes des transporteurs cautionnés et ce, depuis quelque 25 années ou plus, et nous avons toujours offert un service des envois C.R.

Faisant des remarques sur les plaintes qui se trouvaient dans la soumission de M. Glencross, M. Diehl a déclaré:

> [traduction] À titre de propriétaire d'une entreprise de transport, je crois que les

The first witness was Mr. Raymond R. Diehl of Saskatoon who appeared in Regina in November 1977.

Mr. Diehl, owner of Ray's Transport, gave evidence in reply to complaints about his service which had been made earlier before the Committee by Mr. Glencross, Mayor of Blaine Lake. He stated that Ray's Transport offered a scheduled service three times a week into Blaine Lake and extra equipment and men were always available if the need ever arose.

The witness responded strongly to criticism of his service, observing that if all the complaints were accurate he would very soon be out of business.

Mr. Diehl answered most of the criticism about his service by producing the actual bills of lading covering the shipments under question:

> I have bills of lading to show these shipments were not all shipped from one wholesaler the same day.
>
> I have bills here for the shipments in the basement of their home...
>
> I have way bills showing when oil was picked up at Motorways there was one drum bent.

To the complaint that wholesalers cannot ship COD with Ray's Transport, the witness replied:

> We are bonded carriers and we have been for some twenty five or more years, and we have always handled COD's.

Commenting on the complaints contained in the submission of Mr. Glencross, Mr. Diehl stated:

> As an owner of a transport company, I feel complaints in this brief are merely a mis-

plaintes formulées dans ce mémoire sont simplement un malentendu, ou qu'elles sont dues au fait que les gens ne savent pas quelle distance doit parcourir un chauffeur pour fournir le service.

M. Diehl a dit qu'il n'avait pas eu de difficulté à prendre en main le volume additionnel de marchandises après que le CN ait cédé son entreprise de Blaine Lake à sa compagnie - la quantité des nouvelles marchandises était minime.

Le témoin a déclaré que Ray's Transport n'avait pas utilisé le dépôt du CN parce qu'ils livrent presque tout au consignataire. Dans les cas où les destinataires se trouvent hors de la ville, on informe les consignataires du fait que les expéditions arriveront à Blaine Lake.

Selon le témoin, Ray's Transport avait leur propre point de déchargement, une gare de service, où ils pouvaient recevoir les expéditions provenant de Blaine Lake et de la région environnante.

Le deuxième intermédiaire qui a témoigné a été M. Anthony I. Ortman, de Regina, le propriétaire de Red Line Transport. M. Ortman a déclaré que Red Line Transport opérait dans le secteur Kipling - Maryfield depuis 1948. Le bureau chef de l'entreprise se trouvait à Regina et l'entreprise comptait quatre tracteurs et sept camions de marchandises. Red Line Transport offrait un service régulier deux fois par semaine en direction de Kipling et de Maryfield, et trois fois en direction de Wawota.

Interrogé par le président, le témoin a déclaré que la méthode utilisée par Red Line pour régler les demandes de réparation était rapide. Les demandes de règlement de peu d'importance étaient réglées sur le champ par le chauffeur alors que les demandes de réparation nécessitant le paiement des montants plus considérables étaient prises en main par le bureau chef de Regina.

La question des retards des expéditions de transfert et celle de l'habilité de Red Line Transport d'agir à titre d'intermédiaire si les camions du CN étaient retirés du service ou quand ils le seraient ont été soulevées. Voici ce qui est ressorti de l'interrogatoire mené à bien par le président:

understanding, or people not knowing how far a driver has to go to give service.

Mr. Diehl said that he had no problem handling the additional volume of traffic that resulted when CN turned its Blaine Lake business over to his company -- the amount of the new traffic was minimal.

The witness stated that Ray's Transport did not use the CN depot because they deliver almost everything to the consignee. In the case of out-of-town recipients, the consignees are notified that the shipments are coming into Blaine Lake.

According to the witness, Ray's Transport had its own drop-off point, a service station, where they could receive shipments originating from Blaine Lake and the surrounding area.

The second interliner to testify was Mr. Anthony I. Ortman of Regina, the owner of Red Line Transport. Mr. Ortman testified that Red Line Transport had been operating in the Kipling - Maryfield area since 1948. The company had its head office in Regina and owned four tractors and seven freight vans. Red Line Transport offered a scheduled service twice a week into Kipling and Maryfield, and three times a week into Wawota.

Under examination by the Chairman, the witness stated that Red Line's procedure in dealing with claims was fast. Small claims were paid on the spot by the driver while claims for larger amounts were handled from the head office in Regina.

The matter of delays to interline shipments and the ability of Red Line Transport to act as an interliner if and when Canadian National truckers were removed from service was brought to the fore. Under examination by the Chairman, this exchange took place:

[traduction] Q. Dans le cas d'une expédition de transfert transportée par un autre transporteur à Regina, est-ce que vous pensez qu'il serait raisonnable de prendre de deux à trois semaines, à partir du moment où cette expédition est entre vos mains à Kipling, pour la mettre dans votre camion et la transporter à destination?

R. Non.

Q. Pouvez-vous me dire, d'après vous, le temps qu'il vous faudrait normalement pour livrer une expédition de transfert de ce genre?

R. Si l'expédition arrive à Regina et que le transporteur nous téléphone aujourd'hui, elle serait chargée dans le camion et expédiée demain. Certaines des expéditions les plus importantes peuvent nécessiter une journée. Si les expéditions sont trop volumineuses et qu'on en est à la fin de l'après-midi, et lorsque la remorque est pleine, nous attendons jusqu'au lendemain avant de les prendre. Mais il n'est jamais arrivé que nous prenions deux semaines.

Q. Jamais?

R. Jamais.

Q. Etes-vous confiant que vous serez apte à agir à titre d'intermédiaire pour ces communautés si les camions du CN étaient retirés, ou lorsqu'ils le seront, pour ce qui est de prendre en main les marchandises?

R. Je crois que nous avons remplacé les deux compagnies ferroviaires quatre ou cinq fois au cours de grèves et nous nous en sommes chargés d'une façon très raisonnable et, vous savez, il nous a fallu bien du temps pour en venir à bout. Ce n'est pas possible de le faire sur-le-champ; il faut un mois ou deux pour que les choses se tassent et pour introduire les nouveaux contrats dans l'exploitation. On

Q. Now would it seem reasonable to you, in respect of an interline shipment that came in by other carrier to Regina and from the time it was available for movement by you to Kipling, to take two to three weeks to get (it) into your van and move it.

A. No, no.

Q. Can you tell me what you believe is the time that you would normally be handling an interline shipment of that kind?

A. If it comes to Regina and the carrier calls us, like, today, he phoned today, it would be on the truck tomorrow out. Some of the bigger shipments which might take a day, or if it's too big and it's late in the afternoon, where a trailer's full, we'll wait until the day after, like, before we pick it up. But there's never been anything around for two weeks.

Q. Never?

A. Never.

Q. Have you confidence in your ability to act as an interline to these communities, if and when the Canadian National trucks come off, to handle the freight?

A. I think we've filled in for both railroad companies four or five times during strikes and we looked after it, you know, quite reasonable and, you know, it does take time to sort it out. You're not going to do it right now, it will take a month or two to get things squared away, to work into your operation. That's not saying you can just pick it up and drop it, you know, right now it takes time to work it into

ne dit pas qu'il s'agit seulement de prendre les marchandises et de les livrer vous savez; pour le moment, il faut du temps pour ajuster notre exploitation en ce qui concerne l'appareillage et autres détails.

Q. Oui. Serait-ce possible avec l'appareillage que vous avez présentement ou faudrait-il acheter de l'appareillage supplémentaire?

R. Il faudrait probablement ajouter à ce que nous avons.

your operation and equipment wise and otherwise.

Q. Yes. Would that be done with the existing equipment you have, or would it require the purchase of additional equipment?

A. We probably would have to add on.

En ce qui concerne les plaintes voulant que les marchandises de messagerie arrivaient endommagées parce que des pièces lourdes de camions étaient empilées par-dessus les expéditions, le témoin a déclaré ce qui suit:

[traduction] ... Je crois que tous les transporteurs se font accusés de cela et je suis d'accord pour dire qu'il est impossible d'exercer un contrôle sur tous les employés qui travaillent pour vous et je suppose que de telles choses arrivent, tout comme dans n'importe quelle autre entreprise que j'ai vue.

With respect to the complaint that express traffic was received damaged because heavy tractor parts were being piled on top of the shipments, the witness stated:

... I think every carrier gets accused of that and I fully agree, you can't govern all your people you have working for you and I suppose it does happen the same as it does with any other outfit anywhere that I've seen.

Contre-interrogé par l'avocat du gouvernement de la Saskatchewan, le témoin a déclaré que l'on ne l'avait pas informé officiellement du retrait des camions du CN de l'autoroute 48 mais il a par la suite concédé que la question avait été discutée lors d'une réunion mensuelle mixte de l'Association des camionneurs de la Saskatchewan et de la Commission du trafic routier de la Saskatchewan.

Under cross-examination by Counsel for the Government of Saskatchewan, the witness stated that he had not been informed officially of the withdrawal of Canadian National trucks from Highway 48, but he later conceded that the subject was discussed at a joint monthly meeting of the Saskatchewan Trucking Association and the Highway Traffic Board.

M. Ortman, un peu plus tard, est revenu comparaître à l'audience. Interrogé par le président à savoir si la situation aurait changé de novembre 1977 à juin 1978, le témoin a répondu:

Mr. Ortman returned to the stand at a later hearing. Questioned by the Chairman as to whether the situation had changed from November 1977, to June 1978, the witness answered:

[traduction] Les choses se sont placées maintenant. Ils se sont habitués à cela - et à changer leur façon de vivre aussi. Il leur manquait quelque chose et ils ont toujours eu à l'idée qu'il fallait quelqu'un à blâmer et ils jetaient le blâme sur quelqu'un d'autre, mais ils ont remédié à un grand nombre de problèmes d'expédition qu'ils n'avaient pas avant dans les cas où nous faisons les choses différem-

It has settled down now. They have got used to what they -- to change their way of life too. They were missing something and they always had that attitude that somebody is to blame and they throw it on somebody else but they have corrected a lot of shipping deals that they did not have before where we do things different than the railroad did, and we did them for obvious reasons and always have done it

ment des chemins de fer, comme nous l'avons toujours fait, et nous les avons faits pour des raisons évidentes et nous l'avons toujours fait de cette façon; et ceux qui n'ont pas expédié leurs marchandises en utilisant nos services ne connaissaient pas quelle était notre routine.

M. Edward Trefiak, de Saskatoon, gérant de la North Central Expressway, a comparu devant le Comité lors des audiences tenues à Saskatoon en juillet 1978.

M. Trefiak a réitéré les plaintes formulées dans les lettres produites à l'audience et a expliqué sa façon de voir le problème.

Selon le témoin, il semble exister un problème commun à deux domaines, le premier étant le problème des dépôts et le deuxième, le traitement des demandes de règlement.

Au cours de l'audience, plusieurs plaintes ont été soumises concernant le moment d'arrivée des camions de la North Central Expressway. Selon le témoin, la réponse à ces plaintes aurait été l'établissement de dépôts pour messagerie mais, malheureusement, le volume des marchandises à destination de certaines villes ne justifiait pas de telles dépenses.

Le témoin a déclaré que la North Central avait effectivement des dépôts dans certains secteurs mais ce, uniquement aux endroits où le volume de marchandises justifiait ces dépôts. D'après le témoin, les dépôts situés dans les régions rurales constituent un fardeau pour les transporteurs. Un certain effort devrait être fait pour que soit déterminé à qui incombe la responsabilité d'établir des dépôts dans les communautés rurales.

En ce qui concerne le problème des demandes de règlement, le témoin a déclaré que les expéditions étaient souvent adressées de façon incorrecte. Certaines étaient adressées à l'aide d'autocollants qui tombaient, ce qui entraînait des difficultés pour retracer la destination exacte. De l'avis de M. Trefiak, "le fait d'adresser ou de marquer correctement les expéditions permettrait probablement de résoudre une grande partie du problème."

that way; and the guys that did not ship with us did not know what our routine was.

Mr. Edward Trefiak, from Saskatoon, manager of North Central Expressway, appeared before the Committee at the hearings in Saskatoon in July 1978.

Mr. Trefiak reviewed the complaints contained in the letters filed at the hearing and gave his view of the problem.

According to the witness, there seemed to be a common problem in two areas, the first one being the depot issue and, second, the handling of claims.

Several complaints were filed at the hearing pertaining to the time of arrival of North Central Expressway's trucks. According to the witness, drop depots would be the answer to those complaints, but, unfortunately, the volume of traffic in certain towns did not justify the expense.

The witness stated that North Central did have some depots in certain areas but only where the volume of traffic justified it. According to the witness, depots in rural areas represent a burden for the carrier. Some effort should be made to determine who is responsible for the establishment of depots in rural communities, he said.

As for the problem of claims, the witness stated that shipments were often improperly addressed. Some were addressed with stickers that dropped off, making it difficult to trace the exact destination. In the view of Mr. Trefiak: "I believe the (proper) addressing or marking of the shipments would probably resolve a great deal of that problem."

Pour ce qui est des retards dans le traitement des demandes de règlement, le témoin a indiqué qu'il fallait obtenir du consignataire certains renseignements relatifs aux marchandises endommagées; si les renseignements n'étaient pas donnés, les demandes de règlement ne pouvaient être traitées. M. Trefiak a déclaré:

> [traduction] Actuellement, je dois admettre qu'il y a des retards quant aux demandes de règlement, mais ces retards ne sont pas, à la base, dus au transporteur mais plutôt aux renseignements que nous recevions initialement des consignataires.

Le témoin a déposé, à titre de pièce justificative, une demande soumise le 20 février 1978, à la Commission du trafic routier de la Saskatchewan dans laquelle on suggérait que soit effectuée une consolidation des dépôts aux fins de la manutention des expéditions résidentielles et rurales. M. Trefiak a déclaré que cette demande constituait un effort de la part de son entreprise en vue de résoudre les problèmes relatifs aux dépôts.

M. Trefiak a déclaré:

> [traduction] ... nous pensions que si l'on procédait effectivement à la consolidation des dépôts, certaines communautés auraient au moins le choix de parcourir huit ou dix milles plutôt que de n'avoir peut-être aucune installation dans le secteur.

D'après le témoin, la North Central Expressway a effectué une analyse du coût des dépôts et le tarif de location le plus bas donné était de $25.00 par mois, par dépôt.

Il a dit que pour le trois quarts des dépôts, le transport d'une seule expédition à destination d'un point rural coûte à l'entreprise $7.00 ou $8.00 et, à destination des grands centres, en raison des personnes qui travaillent à temps plein dans les dépôts, des commissions et des commissions de dépôts aux fins de déchargement, les dépôts susmentionnés pourraient absorber autant que 17 pour cent du revenu produit par l'expédition.

Toujours selon le témoin, le volume des marchandises et la structure des taux sont la clef d'un service de qualité.

As for delay in the handling of claims, the witness indicated that certain information was required from the consignee in respect of damaged goods; if it was not forthcoming, claims could not be processed. Mr. Trefiak stated:

> At this time I do have to argue that there is some delay in claims, but this delay is basically not on the carrier but on the information that we were originally receiving from consignees.

The witness filed as an exhibit an application, dated February 20, 1978, to the Saskatchewan Highway Traffic Board suggesting a consolidation of depots for the handling of residential and rural shipments. Mr. Trefiak stated that that application was an effort on the part of his company to resolve some of the problems of depots.

Mr. Trefiak stated:

> ... we felt that if we did consolidate it it would give some communities as least a choice of coming in eight or ten miles instead of possibly not having facilities within this area.

According to the witness, North Central Expressway did an analysis of the cost of depots and the lowest rental fee quoted was $25.00 per month per depot.

He said that for three-quarters of the depots the handling of a single shipment to a rural point cost the company $7.00 to $8.00, and in larger centres, due to people working full time in the depots and to commissions and depot commissions for unloading, the depots above could absorb as much as 17% of the revenue accruing from the shipment.

According to the witness, the volume of traffic and the rate structure are the key to quality of service:

[traduction] Je crois seulement que la qualité du service et la fréquence du service, sont directement reliées, ou proportionnelles, au volume, à la structure des taux, et si les volumes ou la structure des taux n'y sont pas, cela produit assurément un effet sur la qualité du service que nous offririons à ces communautés.

I only feel that the quality of service, the frequency of service, the quality of service is directly related or proportional to the volumes, to the rate structure and if the volumes or the rate structure are not there it definitely has an effect on the quality of service that we would provide to these communities.

M. Trefiak a aussi déclaré:

Mr. Trefiak stated further:

[traduction] Je suis d'avis que la structure des taux constitue présentement un problème. Le volume constitue un deuxième problème, et en troisième lieu, s'il y avait un moyen de fournir des installations aux transporteurs, pour les dépôts se trouvant dans ces communautés, je crois qu'une grande partie du problème que nous avons présentement serait résolue.

In my view at the present time the rate structure is one issue. The volume is a second issue and thirdly if there was a way of supplying facilities for carriers for depots in those communities I feel that a large portion of the problems that we have at the present time will possibly be resolved.

Contre-interrogé par l'avocat du gouvernement de la Saskatchewan, le témoin a déclaré qu'il travaillait dans le domaine du camionnage depuis 20 ans et qu'il avait initialement mis sur pied un service de transport des marchandises entre Saskatoon et Radisson, Hafford et Speers. Selon le témoin, la North Central Expressway a mis sur pied son service de Saskatoon à Kamsack en 1971.

Under cross-examination by counsel for the Government of Saskatchewan, the witness stated that he has been in the trucking business for twenty years and that he originally started a freight run between Saskatoon and Radisson, Hafford and Speers. According to the witness, North Central Expressway started their service from Saskatoon to Kamsack in 1971.

M. Trefiak a déclaré que la North Central Expressway offrait un service aller-retour trois jours par semaine entre Kamsack et Saskatoon, et un service aller-retour quatre fois par semaine entre Saskatoon et Yorkton.

Mr. Trefiak testified that North Central Expressway offers a three-day-a-week service to Kamsack from Saskatoon and vice versa, and a four-day-a-week service from Saskatoon to Yorkton and vice versa.

Le témoin a déclaré que la North Central n'avait pas de dépôt à Kamsack pour le moment et que son permis l'obligeait à livrer la marchandise à la porte du consignataire. Le témoin a aussi déclaré qu'en novembre 1977, il avait assisté à une réunion à laquelle étaient présents les représentants de la ville de Kamsack afin de discuter du service et d'autres problèmes qui avaient pu exister à ce moment.

The witness stated that North Central did not have a depot in Kamsack at the moment and that their license required them to deliver to the consignee's door. The witness also stated that in November 1977, he attended a meeting with representative of the Town of Kamsack to discuss service and other problems that might have existed at the time.

Contre-interrogé par l'avocat des Chemins de fer Nationaux du Canada, le témoin a déclaré que le tarif de la North Central (autorisé par la

Under cross-examination by Counsel for Canadian National, the witness stated that the tariff of North Central (authorized by the High-

Commission du trafic routier) n'était pas suffisamment élevé pour permettre l'établissement de dépôts:

> [traduction] Oui, je crois personnellement que le tarif actuel n'a jamais été indiqué, ou que l'on n'a jamais prévu les dépôts pour messagerie dans ce tarif et avec la structure actuelle des taux, il n'est économiquement pas possible, pour quelque transporteur que ce soit, de fournir ce genre de service de dépôt.

D'après le témoin, la quantité de marchandises transportées par la North Central a considérablement augmenté depuis que les Chemins de fer Nationaux du Canada ont mis fin à leur service en novembre 1977; la compagnie a donc été obligée d'augmenter le nombre de camions. À certaines occasions, la North Central a dû louer de l'équipment afin de satisfaire la demande.

Interrogé par l'avocat de la Commission, le témoin a déclaré que le camionnage privé prenait de l'essor et ce, davantage aux endroits où il existait un problème au niveau du service de transport routier:

> [traduction] Oui, je dirais que le camionnage privé se développe, particulièrement aux endroits où il existe un problème de fréquence du service à destination de Kamsack.

Le Comité a demandé au témoin d'expliquer la méthode de règlement des demandes de réparation de la North Central. Voici ce qu'il a répondu:

> [traduction] Habituellement, elle n'est utilisée que dans les cas où il y a des dommages cachés; nous demandons à notre personnel de Wadena, Canona, Wynyard et Foam Lake de faire un rapport concernant les demandes de réparation pour dommages cachés. Toutes les demandes de réparation doivent être versées au dossier du bureau chef accompagnées d'un ex-

way Traffic Board) was not high enough to permit the establishment of depots:

> Yes, I believe, my personal view is that the present tariff was never indicated, or was never introduced into it for depots and at the present rate structure economically it is not possible for any carrier to provide this kind of depot service.

According to the witness, North Central's traffic had increased substantially since Canadian National terminated its service in November 1977, and the company had to increase the size of its fleet. On certain occasions North Central had to lease equipment in order to meet the demand.

Under examination by counsel for the Commission, the witness stated that private trucking is increasing, more so at places where there is a problem about highway transport service:

> I would find that, yes, private carriage is increasing especially at a place where we have a frequency problem of service into Kamsack.

Under examination by the Committee the witness was asked to explain North Central's claim procedure. He answered:

> Usually it only follows in a case where there is a concealed damage, we usually have the people from our depots at Wadena, Canora, Wynyard, Foam Lake area make a report in regards to concealed claims. All the claims must be filed to the head office with a copy of a pro waybill. A copy of original cost of invoice stating the costs. Those are the two major items that

emplaire d'une feuille de route fictive. Un exemplaire du coût original de la facture où figure le coût. Il s'agit là des deux principaux documents requis. Une fois ces renseignements reçus, le personnel du bureau peut traiter la demande de réparation.

Lorsque le président lui a demandé si le représentant des Chemins de fer Nationaux du Canada avait communiqué avec la North Central Expressway eu égard au service fourni sur l'un ou l'autre des itinéraires abandonnés par le CN, le témoin a déclaré qu'il n'avait eu que des discussions non officielles et qu'il avait vraiment appris le retrait du CN par l'intermédiaire de la Commission du trafic routier de la Saskatchewan.

M. Julien Sylvester Bealey, de Saskatoon, Agent exploitant de l'entreprise de camionnage B Line Transport, a présenté un court mémoire portant sur le service offert à St-Brieux. D'après le témoin, l'entreprise B Line Transport offrait un service hebdomadaire à la ville, suivant le volume des marchandises expédiées. De son point de vue:

> [traduction] Voilà tout ce que justifie le volume des marchandises expédiées à cet endroit.

Le témoin a déclaré qu'il avait une entreprise de camionnage en Saskatchewan depuis quatre ans. Sa compagnie possède quatre camions et dessert 21 villes à partir de Saskatoon.

D'après le témoin, les permis d'exploitation de l'entreprise B Line Transport ont été changés depuis que le CN a mis fin au service qu'il offrait en provenance de Saskatoon:

> [traduction] Les permis que j'avais avant que le CN ne se retire comprenaient Meacham, Sask., Bruno, Fulda, Pilger, Middle Lake, St-Benedict. Le travail était effectué à l'aide d'un camion. Depuis que le CN s'est retiré, ce que nous avons fait, c'est que nous avons utilisé un camion pour Alberdeen, Vonda, Prud'homme, Cudworth, Wakaw et Alvena, Smuts, et nous avons été obligés de diviser un autre voyage de façon à prendre la marchandise

are required. Upon the information the office can process that claim.

When asked by the Chairman if any Canadian National representative had contacted North Central Expressway in respect of service on any route from which CN withdrew, the witness stated that he had had only informal discussions and that he really learned of the CN withdrawal from the Saskatchewan Highway Traffic Board.

Mr. Julian Sylvester Bealy from Saskatchewan, Operating Officer of the trucking firm B-Line Transport, presented a short submission in respect to the service offered to St. Brieux. According to the witness, B-Line Transport offered a one-day-a-week service to the town, based on the volume of traffic. In the view of the witness:

> This is all that is justified by the volume of traffic that goes out there.

The witness stated that he has been in the trucking business in Saskatchewan for four years. His company owns four trucks and services 21 towns from Saskatoon.

According to the witness, B-Line's operating authorities had been changed since Canadian National discontinued its service out of Saskatoon:

> The authorities that I held prior to the CNR pulling out were Meacham, Sask., Bruno, Fulda, Pilger, Middle Lake, St. Benedict. This was done with one truck. Since the CN has pulled out we have now done, put a truck on Aberdeen, Vonda, Prud'homme, Cudworth, Wakaw and Alvena, Smuts and we had to break down another run so as that we would take the Bruno and Dana merchandise away from what we call the north line truck which

de Bruno et Dana expédiée par le camion que nous appelons le camion de la ligne du nord, lequel camion monte jusqu'à St-Brieux, et utiliser un autre camion pour se rendre à St-Brieux et Canora. Les chargements en surplus que nous avons sont expédiés à l'aide du quatrième camion qui est toujours prêt à partir.

M. Irwen Siemens, de Saskatoon, président et directeur général de Kindersley Transport, intermédiaire de transport expédiant les marchandises de messagerie du CN, a déclaré qu'il avait acquis Kindersley Transport en 1962. Il avait été président de l'Association des camionneurs de la Saskatchewan en 1973-74. M. Siemens a versé au dossier, à titre de pièce, un document portant sur la fréquence du service et l'horaire de ses parcours à destination de toutes les villes desservies par Kindersley Transport.

Selon le témoin, Kindersley Transport offre un service régulier cinq fois par semaine à destination de Rosetown, à partir de Saskatoon; trois fois par semaine à destination de Vanscoy, Delisle, Harris et Zealandia, à partir de Saskatoon; trois fois par semaine à destination de Eston, Glidden, Kindersely, Netherhill, Brock, D'Arcy et Fiske à partir de Saskatoon; une fois par semaine à destination de Wartime et Plato à partir de Saskatoon; et trois fois par semaine à destination de Eatonia, Laporte, Mantario, Alsask, Marengo et Flaxcombe à partir de Kindersley.

M. Siemens a déclaré que son entreprise avait commencé à fournir ce service en février 1978 et que la période précédant l'entrée en service avait été une période de contrôle afin de déterminer de façon exacte le genre de service qui était requis dans la région. Comme l'a dit le témoin:

> [traduction] Je n'étais pas prêt à ajouter de l'équipement avant de vérifier le genre de trafic qu'il y avait, la quantité de marchandises à transporter et l'importance du service requis par les gens ...

M. Siemens a ensuite étudié les lettres de plaintes provenant de la ville de Brock et a fait des remarques sur chacun des points. En ce qui concerne la séparation des expéditions, il a dé-

goes up to St. Brieux and use a separate truck to go to St. Brieux and Canora. And overloads that we have would go on the fourth truck which is always available.

Mr. Irwen Siemens, of Saskatoon, president and general manager of Kindersley Transport, an interline trucker carrying CN express traffic, testified that he acquired Kindersely Transport in 1962. He had been President of the Saskatchewan Trucking Association in 1973-74. Mr. Siemens filed as an exhibit a document pertaining to the frequency of service and the scheduling of his freight runs into every town served by Kindersley Transport.

According to the witness, Kindersley Transport offers a scheduled service five times a week into Rosetown from Saskatoon; three times a week into Vanscoy, Delisle, Harris and Zealandia from Saskatoon; five times a week into Kindersley from Saskatoon; three times a week into Eston, Glidden, Kindersley, Netherhill, Brock, D'Arcy and Fiske from Saskatoon; once a week into Wartime and Plato from Saskatoon; and three times a week into Eatonia, Laporte, Mantario, Alsask, Marengo and Flaxcombe from Kindersley.

Mr. Siemens testified that his firm started to provide this service in February 1978, and that the period before that was a monitoring period to determine exactly what type of service would be needed for the area. As the witness put it:

> I was not prepared to put on equipment until I monitored what type of traffic was there, how much traffic was there and how much service the people required...

Mr. Siemens then reviewed the letters of complaint from the Town of Brock and commented on each item. Concerning the separation of shipments, he stated that shipments transported

claré que les expéditions transportées en remorques doivent être suffisantes pour couvrir les coûts; par conséquent, la remorque ne peut être qu'à moitié pleine. Les conséquences du point de vue économique étaient, selon le témoin, les suivantes:

> [traduction] Il n'y a aucun moyen de couvrir les frais si l'on ne transporte que ce qu'il faut pour couvrir le fond de la remorque, même si celle-ci comporte 22 palettes.

En ce qui concerne les frais de chauffage de la remorque, le témoin a déclaré qu'en raison du service de livraison à domicile effectué à Kindersley, le gel des marchandises en hiver est presque inévitable. M. Siemens a déclaré:

> [traduction] ... lorsque vous commencez à 8 h le matin et que vous livrez des marchandises à domicile, vous êtes certains que les marchandises seront gelées, et les demandes de réparation sont beaucoup plus considérables en hiver qu'en été.

En ce qui concerne les manquants, le témoin a déclaré qu'il s'agit là d'une chose à laquelle l'industrie doit faire face à tous les jours:

> [traduction] ... parce que vous travaillez avec des hommes qui comptent supposément les marchandises en les mettant dans le camion, de même qu'en les mettant dans la remorque, et malgré cela, il leur en manque quand même; cela arrive tous les jours et je pense qu'il est impossible de faire autrement.

Relativement aux représentants des ventes, le témoin a déclaré que Kindersley avait un terminus à Kindersley et un à Saskatoon. À Kindersley, il y a un représentant des ventes qui est responsable de la ville de Brock; il se rend dans ce secteur au moins une fois par mois.

En ce qui concerne les problèmes relatifs à la méthode de facturation, le témoin a déclaré que la difficulté était causée par l'installation d'un ordinateur au printemps de 1977 et que Kindersley Transport en était à ajuster ses méthodes de facturaton à l'ordinateur.

in a trailer have to cover the costs, therefore the trailer cannot be half empty. The economic implications, according to the witness, were as follows:

> Well there is no way that you can cover your costs if you haul just the goods that you cover the floor of your trailer with, be it twenty-two pallets long.

Concerning charges for heating the trailer, the witness stated that because of Kindersley's door-to-door delivery service, frozen merchandise in winter time is almost inevitable. Mr. Siemens stated:

> ... when you start at 8:00 in the morning and you are delivering freight from door-to-door you are bound to freeze merchandise, and the claims in the winter time are substantially higher than in the summer time.

As for shortages of freight, the witness stated that this is something the industry has to live with everyday

> ... because you are working with men that count merchandise supposedly on to the truck and they count it on to trailer and they are still short and it happens everyday and I think you can't get away from it.

With regard to sales representatives, the witness stated that Kindersley has one terminal in Kindersley and one in Saskatoon. In Kindersley there is one sales representatives who is responsible for the Town of Brock and he goes out into that area at least once a month.

Concerning problems with the billing procedure, the witness stated that the difficulty was due to the installation of a computer in the spring of 1977 and that Kindersley Transport was adjustng its billing procedures to the computer.

M. Siemens a parlé des mesures que l'on prenait pour résoudre les problèmes dont traitaient les douze lettres de plaintes provenant de la ville de Alsask. Comme l'a dit le témoin:

> [traduction] Nous avons essayé de la desservir à l'aide de l'équipement que nous avions et nous nous sommes aperçus qu'il nous fallait plus d'équipment. Depuis ce temps, nous avons acheté un certain nombre de pièces d'équipement du CN, de l'équipement qu'ils avaient acheté en trop, huit camions de livraison, même plus. Nous nous en sommes servis pour remplacer certains de nos camions actuels et pour en avoir de plus ...
>
> M. Taylor: (avocat du gouvernement de la Saskatchewan) Excusez-moi, vous avez acheté huit ...
>
> Le témoin: Huit camionnettes à caisse et camions de livraison qui sont des camions trois tonnes et huit semi- remorques. Ce printemps, nous avons acheté trois autres unités motrices.

Le témoin a cité les remarques d'un fonctionnaire de la Commission du trafic routier de la Saskatchewan qui exerçait une surveillance sur le service offert à Alsask et a dit que, selon ce fonctionnaire, le service offert par Kindersley Transport s'était considérablement amélioré.

M. Siemens a déclaré:

> [traduction] J'ai demandé précisément comment était Alsask, et qu'est-ce que les gens de l'endroit pensaient et il m'a répondu: "Les gens d'Alsask croient que le service que vous offrez s'est grandement amélioré et que les choses se sont beaucoup améliorées par rapport à ce qu'elles étaient quand vous avez commencé en janvier ou décembre."

M. Siemens a fait connaître son point de vue relativement aux dépôts pour messagerie utilisés par les camionneurs desservant les communautés. Il a déclaré qu'il n'était pas nécessaire que le gouvernement s'en mêle. Une augmenta-

Mr. Siemens discussed the measures being taken to correct the problems contained in the twelve letters of complaint from the Town of Alsask. As the witness put it:

> We tried to service it with our existing equipment and we establish that more equipment was needed. Since that time we have purchased a number of pieces of equipment from CNR, surplus equipment that they had bought, eight P and D trucks, that is more trucks. We have used them to replace some of our existing trucks and also additional..
>
> Mr. Taylor: (Counsel for the Government of Saskatchewan): Excuse me, you bought eight...
>
> The Witness: Eight pick up and delivery trucks being three ton trucks and eight semi-trailer vans. This spring we bought three additional power units.

The witness quoted the comments of an officer of the Saskatchewan Highway Traffic Board who monitored the service in Alsask and said that, according to that officer, the service offered by Kindersley Transport had improved substantially.

Mr. Siemens testified:

> I asked specifically, how is Alsask, what are the feelings there and he said: "the people in Alsask feel that your service has improved substantially, that things are improved an awful lot to what they were when you first started in January or December".

Mr. Siemens expressed his view as to drop depots for truckers serving the communities. He stated that it was not necessary for the Government to get involved. An increase in trucking rates to a proper compensatory level would per-

tion des tarifs de transport par camion de façon à ce que ces tarifs atteignent un niveau compensatoire approprié permettrait aux entreprises de transport de résoudre elles-mêmes le problème des dépôts.

Le témoin a déclaré que même si les gens disaient que Kindersley Transport avait le monopole, cette entreprise était en fait réglementée par la Commission du trafic routier de la Saskatchewan et qu'elle faisait concurrence aux entreprises de transport routier privées (appartenant à des expéditeurs):

> [traduction] En termes de nombre de points, dans le secteur que nous couvrons, les gens disent "Kindersley Transport a le monopole." Kindersley Transport est assujetti à la Commission du trafic routier en matière de taux, en matière de service et en matière de concurrence aussi. Elle fait concurrence au transport privé; j'aimerais seulement donner une liste des transporteurs privés qui desservent le secteur ...

Interrogé par l'avocat de la Commission canadienne des transports, le témoin a déclaré que toutes les demandes de réparation s'élevant à $10.00 ou moins étaient traitées par les chauffeurs. Pour ce qui était des demandes de réparation s'élevant à plus de $10.00, Kindersley Transport devait avoir une preuve à l'appui avant de payer.

Le témoin a déclaré qu'il n'était pas au courant des lettres de plaintes visant Kindersley. Personne ne lui avait téléphoné au sujet de ces plaintes. Dans ses propres mots:

> [traduction] J'aimerais en passant mentionner qu'aucune de ces personnes ne m'a écrit de lettre auparavant. Je n'ai jamais vu aucune de ces lettres avant, ni aucune lettre du genre et je ne me souviens pas que l'une ou l'autre de ces personnes en particulier ne m'ait téléphoné.

Contre-interrogé par l'avocat du gouvernement de la Saskatchewan, le témoin a déclaré

mit the carriers to resolve the depot situation themselves.

The witness stated that even though people were saying that Kindersley Transport had a monopoly, Kindersley Transport was, in fact, regulated by the Highway Traffic Board of Saskatchewan and was competing with private (shipper-owned) highway transport:

> In terms of the points, the areas that we service, people say: "Kindersley Transport has a monopoly." Kindersley Transport is under the regulation of the Highway Traffic Board rate-wise and service-wise and competition also, it is competitive with private carriage and, serving that area, I would just like to name a list of private carriers...

Under examination by counsel for the Canadian Transport Commission, the witness stated that all claims up to $10.00 are handled by the drivers. For claims above $10.00 Kindersley Transport must have supporting evidence before it will pay.

The witness stated that he was unaware of letters of complaint about Kindersley. Nobody had ever telephoned him about these complaints. In his own words:

> By the way, I would like to point out none of these people have ever written me a letter before this. I've never seen any of these letters before or any letters like it and I do not recall ever being telephoned by any of these specific people.

Under cross-examination by counsel for the Government of Saskatchewan, the witness stat-

que le CN l'avait officiellement informé de son retrait. Le témoin a aussi déclaré que Kindersley Transport envoyait des personnes dans les communautés afin d'informer les gens quant au service offert. Il est personnellement allé à une réunion de la Chambre de commerce de Eston. Des communications que sa compagnie avait avec les expéditeurs, le témoin a affirmé ce qui suit:

> [traduction] Nous avons envoyé des gens afin qu'ils disent aux clients ce que nous ferions initialement et la façon dont nous traiterions les choses.

Lorsque l'avocat du gouvernement de la Saskatchewan lui a demandé si Kindersley Transport poursuivrait le genre d'opérations qu'ils effectuaient, le témoin a répondu:

> [traduction] Assurément. Je n'ai pas l'intention de le changer du tout pour le moment.

Interrogé par le Comité, le témoin a affirmé que la Commission du trafic routier de la Saskatchewan avait permis à un transporteur d'exiger des frais de 10 pour cent pour les aliments périssables.

M. Frank Kenneth Hazel, de Elrose (Saskatchewan) président de Ken Line Transport, travaillant à titre d'intermédiaire pour le CN, a témoigné lors des audiences.

Le témoin a déclaré qu'il était entré dans l'industrie du camionnage en 1969, lorqu'il avait acquis une entreprise de transport qui desservait les communautés de Kyle, Elrose, Milden et des points intermédiaires. L'entreprise Ken Line Transport a quatre camions.

D'après le témoin, la société des alcools de la Saskatchewan a demandé à l'entreprise Ken Line Transport, en 1976, d'exploiter son entreprise parallèlement au CN parce que le tarif de ce dernier avait été augmenté de façon considérable.

Le témoin a déclaré qu'il avait obtenu de la Commission du trafic routier de la Saskatchewan un permis temporaire lui permettant de desservir Wisetown, Dinsmore, Beechy, Lucky Lake et Demaine. Sa compagnie a été déficitaire

ed that Canadian National advised him officially of their withdrawal. The witness also stated that Kindersley Transport had people going into the communities and advising the customers as to service. He, personally, had gone to a Board of Trade meeting in Eston. Of his company's communication, at the time, with shippers, the witness stated:

> We had people going out and telling the customers what we were going to do initially and how we were going to handle it.

When asked by counsel for the Government of Saskatchewan if Kindersley Transport would continue the kind of operation they were conducting, the witness replied:

> Certainly, I have no intention of changing it at the present time at all.

Under examination by the Committe, the witness stated that the Saskatchewan Highway Traffic Board authorized a carrier to charge a 10 percent heat charge on perishable goods.

Mr. Frank Kenneth Hazel, from Elrose, Saskatchewan, president of Kenline Transport, interlining with CN, testified at the hearings.

The witness stated that he became involved in the trucking business in 1969 when he acquired a transport firm that served the communities of Kyle, Elrose, Milden and intermediate points. Kenline Transport has four trucks on the road.

According to the witness, in 1976 Kenline was asked by the Saskatchewan Liquor Board to run parallel to Canadian National because CN's tariffs had been raised substantially.

The witness stated that he obtained a temporary authority from the Saskatchewan Highway Traffic Board to run into Wiseton, Dinsmore, Beechy, Lucky Lake and Demaine. For a year his company ran at a loss due to the

pendant une année en raison de la concurrence. Parce qu'il n'était pas prêt à acheter de l'équipement supplémentaire, M. Hazel a dû louer les services d'un opérateur possédant un tracteur et une remorque.

Le témoin a déclaré que dès que la CNTL a annoncé, en 1977, sa décision d'abandonner cet itinéraire, Ken Line Transport a décidé d'acheter un tracteur et une remorque de la compagnie.

M. Hazel a dit que lui-même et un fonctionnaire de la Commission du trafic routier de la Saskatchewan avaient tenu des réunions publiques dans diverses communautés afin de discuter du retrait éventuel de service offert par le CN et du nouveau service que Ken Line Transport avait l'intention de fournir aux expéditeurs le long des itinéraires.

Le témoin a déclaré que les participants aux réunions avaient manifesté leur accord quant au genre de service que Ken Line Transport était prête à offrir à leurs communautés:

> [traduction] Cela a été convenu à la réunion. Nous avions dit que nous essayerions cela et que si le volume augmentait, nous augmenterions le service.

En ce qui concerne les plaintes relatives au service, il semble que le problème de Ken Line Transport soit qu'aucune des plaintes écrites mises en évidence lors des audiences n'ait été présentée à la compagnie de camionnage. Comme le dit le témoin:

> [traduction] ... nous n'avons jamais entendu un seul mot à ce sujet par téléphone, par lettre ou autrement de leur part, qu'il s'agisse de plaintes, de compliments ou autres.

M. Dave Ridsdale, de Saskatoon, autre propriétaire d'une entreprise intermédiaire de transport travaillant pour le CN, a comparu aux audiences et a témoigné.

M. Ridsdale, président de Ridsdale Transport Limited, a déclaré qu'il était dans l'industrie du camionnage depuis 1949. Il était actuel-

competition. Because he was not prepared to buy additional equipment, Mr. Hazel had to lease the service of an operator with truck and trailer.

The witness stated that as soon as CNTL announced in 1977 its decision to withdraw from that route, Kenline Transport decided to acquire one truck and one trailer from the company.

Mr. Hazel said that he and an officer of the Saskatchewan Highway Traffic Board held public meetings in various communities to discuss the eventual withdrawal of Canadian National service and the new service Kenline Transport intended to provide shippers along the routes.

The witness stated that participants at the meetings agreed to the kind of service Kenline Transport was prepared to offer to their communities.

> This was agreed ... well, it was agreed upon at the meeting. We had said we would try this thing and if the volume came up we would increase our service.

As for complaints about service, Kenline's problem appeared to be that none of the complaints in letters that surfaced at the hearing had been made to the trucking company. As the witness put it:

> ... we have never heard one word by telepone, letter or anything like that from them, complaint good or otherwise...

Mr. Dave Ridsdale from Saskatoon, another trucker interlining with CN, appeared at the hearings and gave evidence.

Mr. Ridsdale, president of Ridsdale Transport Limited, stated that he had been in the trucking busines since 1949. He was presently a

lement membre de l'Association des camionneurs de la Saskatchewan et vice-président de la région du nord pour cette même association.

Le témoin a déclaré que Ridsdale Transport était une entreprise relativement petite jusqu'en 1977, lorqu'ils ont acquis Porter Transport. Le témoin a déclaré qu'après cette acquisition, l'entreprise a eu des problèmes à fournir le service parce qu'ils avaient mal évalué l'augmentation du volume des marchandises à transporter. Par conséquent, M. Ridsdale a dû acheter de l'équipement supplémentaire du CN et du CP, ce qui l'a aidé à rétablir la situation.

Comme l'a dit le témoin:

> [traduction] À ce moment, nous avons acheté le permis d'exploitation émis par la Saskatchewan à Porter Transport et lorsque Ridsdale Transport a acheté Porter Transport, nous avons agi du mieux que nous pouvions. Nous avons évalué ce que cela signifiait pour nous en termes de développement. Nous nous sommes trompés d'un montant assez considérable parce que entre les mois de mai et août, et c'était avant le retrait du CN, les volumes ont augmenté d'environ 34 pour cent en quatre mois. Nous avons donc subi un développement très important pour le moment, mais nous avons maintenant l'équipement nécessaire en place et ce, principalement parce que nous avons acheté une quantité importante d'équipement du CN et du CP à un prix qui était très raisonnable.

Le témoin a déclaré que Ridsdale Transport utilise leur propre équipment à Regina, Saskatoon, Nipawin, Melfort et Shaunavon et qu'ils louent les services d'un entrepreneur à Tisdale et à Carrot River.

Interrogé par l'avocat de la Commission, le témoin a déclaré que Ridsdale utilisait, à Melfort, les dépôts du CP et du CN. M. Ridsdale a déclaré que les demandes de réparation, selon le montant, étaient traitées par les chauffeurs, sur place, et par les gérants des diverses villes ou

member of the Saskatchewan Trucking Association and its Northern Vice President.

The witness testified that Ridsdale Transport Limited was a relatively small company until 1977 when they acquired Porter Transport. The witness stated that after that acquisition, the company had problems providing the service because it misjudged the increase in traffic volume. Consequently, Mr. Ridsdale had to acquire additional equipment from Canadian National and Canadian Pacific which helped to ease the situation.

As the witness put it:

> At that time we purchased the Saskatchewan operating authorities of Porter Transport and when Ridsdale Transport purchased Porter Transport we did as best we could. We estimated what that would mean to us in extensions. We misjudged by a fair large amount because between the months of May and August and that was before the CN withdrawal, our volumes increased something like 34 per cent in four months. So we suffered from a very, very heavy expansion at that time but we have the equipment in place now and due mainly to we purchased a very large amount of equipment from both CN and CP at a price that was reasonable.

The witness stated that Ridsdale Transport uses its own equipment in Regina, Saskatoon, Nipawin, Melfort and Shaunavon and that it leases the services of a contractor in Tisdale and Carrot River.

Under examination by counsel for the Commission, the witness stated that in Melfort Ridsdale operated from the Canadian Pacific and Canadian National depots. Mr. Ridsdale stated that claims, depending on the amount, are handled either by the drivers on the spot, and

par le commis chargé des demandes de réparation:

> [traduction] Eh bien, nous les réglons par l'intermédiaire du commis chargé des demandes de réparation. Les chauffeurs et les gérants des diverses villes s'occupent de la demande de réparation initiale, les petits montants; dans ces cas, nous payons bien, et sur-le-champ.
>
> S'il y a des documents à préparer pour les rapports envoyés à Saskatoon et que les demandes de réparation sont réglées, nous avons une fille qui s'occupe de cela.

Contre-interrogé par l'avocat du gouvernement de la Saskatchewan, le témoin a déclaré que le volume des marchandises du transporteur avait augmenté depuis que le CN avait abandonné le service qu'il offrait sur les itinéraires intraprovinciaux.

> [traduction] Oui, il a augmenté, mais pas au point où il aurait fallu installer de l'équipement supplémentaire.

M. Ridsdale a aussi déclaré qu'il avait lui-même été pressenti par une personne du CN concernant le retrait proposé du service.

Contre-interrogé par l'avocat des Chemins de fer Nationaux du Canada, le témoin a déclaré que Ridsdale Transport avait 30 semi-remorques. Il a mentionné la coopération du Canadien Pacifique et des Chemins de fer nationaux de Canada relativement à l'équipement de transport routier mis à la disposition des intermédiaires:

> [traduction] Eh bien, comme je l'ai dit, nous avons acheté de l'équipment du CN et du CP et ils ont mis cet équipement non seulement à ma disposition mais aussi à celle d'autres transporteurs, et ce, à des prix qui nous étaient abordables.

the managers in the various towns, or by their claims clerk:

> Well, we handle them through our claims clerk. The drivers or the managers in the various towns, they handle the initial claim; small claims, we pretty well pay outright then.
>
> If there is any paperwork to do on the reports coming into Saskatoon and we have the claims cleared and we have a girl that works on that.

Under cross-examination by counsel for the Govenment of Saskatchewan, the witness stated that the carrier's volume of traffic has increased since Canadian National withdrew their service from intra-provincial routes:

> Yes, it has increased but it hasn't increased to the amount that we had to really install any extra equipment.

Mr. Ridsdale also stated that he has been specifically approached by someone from Canadian National about their proposed withdrawal of service.

Under cross-examination by counsel for Canadian National, the witness stated that Ridsdale Transport had 30 semi-trailers. He referred to the co-operation received from Canadian Pacific and Canadian National in respect of highway transport equipment made available to the interliners:

> Well, as I mentioned we have been purchasing equipment from CN and CP and they have made this equipment available not only to me but to other transporters and at prices that we could live with.

Lorsque le président lui a demandé si Ridsdale avait déjà eu des problèmes sérieux de transfert relativement au service de transport routier, le témoin a répondu:

> [traduction] Je crois que la majeure partie des retards qui est attribuée au transporteur pourrait être évitée si les expéditeurs faisaient leur travail et c'est là une très forte impression que j'ai ... J'ai cette très forte impression que l'industrie du transport reçoit bien des coups pour des raisons qui sont hors de son contrôle.

M. John Jacob Ernst Macht, de Prince Albert, a été le dernier représentant d'une entreprise intermédiaire de transport à comparaître devant le Comité. Il représentait MacRuth Transport Ltd., une entreprise de transport routier effectuant des expéditions de transport avec le CN.

M. Macht a déclaré qu'il avait acheté Wilson Transport Limited en 1976 et que leur fréquence de service était de quatre fois par semaine de Prince Albert à Tisdale et d'une fois par semaine à destination de Pathlow et St. Brieux. L'entreprise MacRuth possède trois camions.

Selon le témoin, leurs camions ont été à plusieurs reprises presque vides entre Melfort et St-Brieux. Il n'a par conséquent pas vu la nécessité d'un service supplémentaire à destination de cette communauté:

> [traduction] À de nombreuses occasions, nous sommes partis de Melfort pour aller à St-Brieux, ce qui donne environ 30 milles pour l'aller, et sommes revenus pour une commande de viande, peut-être, et notre part du but était de $2.90 ...

Contre-interrogé par l'avocat du gouvernement de la Saskatchewan, le témoin a déclaré qu'après que le CN ait abandonné leur service, le volume des marchandises transportées par son entreprise a augmenté. M. Macht a déclaré que quelqu'un avait communiqué avec lui de la part du CN avant que la CNTL ne se retire de ses itinéraires intraprovinciaux en Saskatchewan.

Contre-interrogé par le Comité, le témoin a déclaré qu'il n'avait auparavant jamais entendu

When asked by the Chairman if Ridsdale had any serious interlining problems in respect of highway transport service, the witness replied:

> I think there is an awful lot of delay pinned to the transporter that could be avoided if the shippers were doing their jobs and that is a feeling, a very... I have a very strong feeling on that, and that is a lot of the transportation industry gets a lot of black eyes from things that are beyond our control.

Mr. John Jacob Ernst Macht, of Prince Albert, was the last interline trucker to appear before the Committee. He represented MacRuth Transport Ltd., a highway transport firm interlining with CN.

Mr. Macht stated that he acquired Wilson Transport Limited in 1976 and that their frequency of service was four times a week from Prince Albert to Tisdale and once a week to Pathlow and St. Brieux. MacRuth owned three trucks.

According to the witness, on several occasions their trucks was almost empty from Melfort to St. Brieux. He, therefore, saw no need for extra service to that community:

> On many occasions we have gone from Melfort to St. Brieux, which is roughly about 30 miles one way, and back for an order of meat possibly and our portion of the freight was $2.90...

Under cross-examination by Counsel for the Government of Saskatchewan, the witness stated that after Canadian National withdrew their service there has been an increase in freight volume for his company. Mr. Macht testified that he had been contacted by someone from Canadian National before CNTL withdrew from intra-provincial routes in Saskatchewan.

Under cross-examination by the Committee, the witness stated that he had never before

parler des plaintes faites eu égard au service fourni à la communauté de St-Brieux.

Surveillance exercée par la C.C.T.

Le Comité des transports par chemin de fer de la Commission est lui-même intervenu en Saskatchewan et ce, d'une façon très active, lorsque deux de ses inspecteurs ont entrepris d'exercer une surveillance sur le service offert pour les 38 itinéraires du CN Express qui avait été, jusqu'au 30 novembre 1977, desservis par la CNTL. Les deux fonctionnaires du C.T.C.F. qui ont mené cette opération à bien sont M. Ken Eger, Agent régional du transport à Saskatoon, qui a fait la plus grande partie du travail, et M.E.L. Boggs, Agent régional, Services des transports, Région des Prairies, Winnipeg.

Les moniteurs de la C.C.T. ont vérifié les plaintes tout le long des itinéraires et ont aussi rendu visite à d'autres expéditeurs et consignataires même s'ils n'avaient reçu d'eux aucune plainte.

Les rapports écrits de ces fonctionnaires ont constitué dix documents différents, dont neuf ont été signés par M. Eger et un par M. Boggs. Ces rapports couvrent la période du 19 décembre 1977 au 9 mars 1978.

Habituellement, dans le passé, la pratique était de traiter les rapports de ce genre de façon confidentielle. Les gens qui parlent en toute confiance à un moniteur en vont à l'essentiel de la situation en utilisant un langage et des expressions qu'ils pourraient ne pas utiliser s'ils étaient au banc des témoins.

Nous avons cependant considéré que l'évolution de l'audience, pour l'enquête qui nous intéressait, était d'une nature nécessitant la réponse la plus ouverte que nous pouvions donner concernant les rapports de contrôle que nos fonctionnaires nous ont soumis. Nous avons décidé de dévoiler les rapports à l'enquête et nous n'avons pas pris cette décision à la légère, comme l'indique avec évidence ce qui précède.

Tous les rapports devaient être examinés à nouveau avant qu'ils ne soient soumis en pleine audience afin d'assurer que rien de ce qui avait

heard about any complaints as to service from the community of St. Brieux.

C.T.C. Monitoring

The Commission's Railway Transport Committee itself entered the picture in Saskatchewan in a very active way when two of its inspecting officers began monitoring the service along the 38 highway routes of CN Express that had, up until November 30, 1977, been served by CNTL. The two R.T.C. officers who carried out this operation were Mr. Ken Eger, Regional Transportation Officer at Saskatoon, who did the bulk of the work, and Mr. E.L. Boggs, Regional Officer, Transportation Services, Prairie Region, Winnipeg.

C.T.C. monitors checked complaints all along the routes, and also called upon other shippers or consignees even though no complaints had been received.

The written reports of these officers were encompassed in 10 separate documents, nine of which were signed by Mr. Eger, one by Mr. Boggs. These reports cover the period December 19, 1977 to March 9, 1978.

It has usually been the practice in the past to treat reports of this kind as confidential. People speaking in confidence to a monitor cut to the essence of a situation in language and expression that they might not use if they were expressing themselves in a witness box.

However, we regarded the hearing process in this particular inquiry as being of a nature that demanded the most open response we could make in respect of the monitoring reports submitted to us by our officers. We decided to open the reports to the inquiry and, as will be evident from the foregoing, we did not take that step lightly.

All of the reports had to be re-examined before they were submitted in open court in order to ensure that there was nothing said to

été dit à nos fonctionnaires ne pouvait par inadvertance constituer une diffamation verbale ou écrite à l'égard de quelque citoyen. Le nouvel examen des rapports que nous avons effectué était limité à cette conséquence et à aucune autre. Aucun problème du genre n'était manifeste et tous les rapports ont été présentés tels que soumis par l'avocat de la Commission, an nom du Comité des transports par chemin de fer; tous les rapports sont par conséquent devenus des pièces à l'appui de la Commission canadienne des transports et portaient les numéros C.T.C. 2 à 11 inclusivement.

our inspecting officers that inadvertently might carry with it implications of slander or libel directed at any citizen. Our re-examination of the reports was restricted to this one implication, and to no other. No such problem was manifest and all the reports as submitted were tabled by Commission counsel, on behalf of the Railway Transport Committee, each report becoming thereby a Canadian Transport Commission Exhibit bearing numbers C.T.C. 2 to 11 inclusive.

À la date de conclusion des audiences, en juillet 1978, à Saskatoon, M. Eger, suivi de M. Boggs, est monté au banc des témoins, a subi l'interrogatoire direct de l'avocat de la Commission et a ensuite été contre-interrogé par l'avocat des Chemins de fer Nationaux du Canada et par l'avocat du gouvernement de la Saskatchewan. Un compte-rendu de leurs témoignages est donné plus loin.

In the concluding day of the hearings, in July 1978, at Saskatoon, Mr. Eger, followed by Mr. Boggs, entered the witness box, were subjected to direct examination by Commission counsel and were then cross-examined by counsel for Canadian National Railways and Counsel for the Government of Saskatchewan. A review of their evidence follows.

Le premier témoin à monter au banc a été M. Eger. Après l'interruption des audiences en novembre 1977, le Comité lui avait demandé d'exercer une surveillance sur le service entre Regina et Maryfield via l'autoroute 48 et d'évaluer ce service. C'est ce qu'il a fait au cours des mois de décembre 1977, et de janvier et février 1978. Interrogé par l'avocat de la Commission relativement à la méthode qu'il a utilisée pour exercer la surveillance voulue, M. Eger l'a décrit de la façon suivante:

The first witness to take the stand was Mr. Eger. Following the recess of the hearings in November 1977, he had been asked by the Committee to monitor and assess the service between Regina and Maryfield, via Highway 48. This he did during the months of December 1977, and January and February 1978. Questioned by Commission Counsel as to the procedure he used for his monitoring, Mr. Eger described his procedure as follows:

> [traduction] Eh bien, j'ai visité les communautés qui se trouvent sur un itinéraire particulier visé par l'examen et j'ai rencontré une tranche de personnes d'affaires; en conversant avec ces gens, je leur ai demandé ce qu'ils pensaient du service que la CNTL offrait auparavant, s'ils étaient satisfaits de l'intermédiaire, de la fréquence du service offert par l'intermédiaire, si les clients avaient de la difficulté à rejoindre l'intermédiaire pour l'enlèvement et la livraison des marchandises, les expéditions endommagées, les demandes de réclamations - comment elles étaient
>
> Well, I met with the communities involved on a particular route in the monitoring; and I met with a cross section of the business people and in conversation with these people I requested how they felt (about) CNTL's past service; are they satisfied with the interliner; if the customer is having any trouble contacting the interliner with pick up and delivery; damaged shipments; claims, how claims are settled; pick up and delivery in their communities; originator of the interline service; if they have an on-hand rep., and when I say on-hand rep. in my reports, I

régiées, l'enlèvement et la livraison dans leurs communautés, l'entreprise qui offre le service de transfert, s'ils ont un représentant sur place, et quand je parle de représentant sur place dans mes rapports, je contrôle le service offert par l'intermédiaire, et vous verrez, dans mon rapport, lorsque je dis:

Cammionneur dans le secteur

il s'agit parfois d'un camionneur qui possède ou loue l'entrepôt. À d'autres endroits, j'indiquerai qu'il y a un représentant sur place mais que l'intermédiaire a l'entrepôt.

am monitoring the service of the interliner, and you will see in my reports where it says:

Drayman in the area

sometimes it is a drayman that owns or leases the warehouse. In other places I will show an on-hand rep. and the interliner has the warehouse.

M. Eger a déclaré qu'en s'acquittant de ses responsabilités, il avait essayé de recontrer tous les membres qui ont présenté des mémoires lors des audiences du Comité tenues à Regina en novembre1977. Il avait eu des discussions avec la Commission du trafic routier concernant les itinéraires à surveiller. Les itinéraires qu'il avait décidé de visiter étaient ceux qu'il croyait lui permettre de fournir un échantillon approprié du service fourni par le CN. Toutes les communautés qu'il a visitées figuraient dans le tarif 100 de l'E.T.A.

Mr. Eger testified that in carrying out his monitoring responsibilities he had tried to meet with all the members of the public who had presented briefs at the Committee's hearings at Regina in November 1977. He had had discussions with the Highway Traffic Board about the routes to be monitored. The routes he had decided to visit were those that he thought would provide a proper sampling of the service provided by the CN. All of the communities he had visited were listed in th ETA Tariff 100.

Le premier ensemble de rapports de M. Eger portait sur les communautés desservies par Red Line Transport. Les communautés qu'il a visitées sont: Davin, Vibank, Odessa, Kendal, Montmartre, Candiac, Glenavon, Kipling, Langbank, Wawota, Fairlight et Maryfield.

Mr. Eger's first set of reports dealt with the communities served by Red Line Transport. The communities he had visited were: Davin, Vibank, Odessa, Kendal, Montmartre, Candiac, Glenavon, Kipling, Langbank, Wawota, Fairlight and Maryfield.

Il a déclaré que ses visites lui avaient permis de mettre à jour des plaintes concernant la livraison, la fréquence du service, les demandes de réparation médiocrement réglées ou les demandes de réparation réglées d'une façon peu orthodoxe, la confusion en matière de tarifs et un problème relatif aux chauffeurs.

He testified that his visits had elicited complaints about deliveries, frequency of service, poorly-settled damage claims or claims settled in an unorthodox way, confusion in regard to rates, and a driver problem.

À ce moment, M. Eger a rencontré le personnel du Servocentre du CN et l'intermédiaire afin de savoir quelle mesure pouvait être prise pour répondre à ces plaintes. Il avait, à de nombreuses occasions, discuté ce problème avec la Commission du trafic routier.

At this stage Mr. Eger met with personnel at the CN Servocentre and with the interliner to see what action could be taken to meet these complaints. On many occasions, he had discussed the matter with the Highway Traffic Board.

Le représentant de la Commission a ensuite parcouru à nouveau les communautés desservies par Red Line Transport. Cette fois-ci, il a eu

The Commission representative then made a second tour of the communities served by Red Line Transport. This time he felt that there had

l'impression que la situation s'était améliorée et, de son avis, c'était parce que le transporteur avait engagé un nouveau chauffeur.

Le deuxième ensemble de rapports de M. Eger portait sur les trajets de A & L Transport Service à destination de Hanley, Dundurn, du camp militaire de Dundurn et de la région rurale de Blackstrap. Le témoin a déclaré que cette étape de l'étude n'avait révélé que quelques demandes de réparation mineures et que celles-ci avaient toutes été réglées correctement.

Le troisième ensemble de rapports visait le contrôle des points desservis par Motorways et par Rosthern Valley Transport. Les communautés visitées étaient Langham et Dalmeny, desservies par Motorways, et Waldheim, Rosthern et Hague, desservies par Rosthern Valley Transport. (Au moment où M. Eger a témoigné, Quick Delivery avait remplacé Motorways pour ce qui était de la fourniture de service dans les communautés de Langham et Dalmeny). Le témoin a dit à l'audience que le plupart des gens avaient trouvé que le service offert par les intermédiaires était satisfaisant.

Le quatrième ensemble de rapports de M. Eger visait le service offert aux communautés de Wadena, desservie par North Central Expressway, et de Humboldt, Muenster et St. Gregor, desservies par Eastern Transport. (Toutes ces communautés étaient desservies par North Central Expressway au moment où M. Eger a témoigné.)

Le témoin a entendu certaines plaintes, mais de façon générale le service Eastern semble satisfaisant. Il a ajouté que le North Central Expressway avait leur propre point de déchargement à Wadena.

Le cinquième ensemble de rapports portait sur l'examen des points desservis par Biggar Transport et par Leonard's Transport. Les communautés visitées étaient Biggar, desservies par Biggar Transport, et Unity, Adenac, Phippen, Scott et Landis, desservies par Leonard's Transport. Selon le témoin, la plupart des personnes rencontrées étaient satisfaites des services offerts par les deux intermédiaires. Comme le dit le témoin:

been an improvement and, in his view, one the reasons for this was that the carrier had hired a new driver.

Mr. Eger's second set of reports dealt with A&L Transport Service's runs into Hanley, Dundrun, Dundurn Army Camp, and the Blackstrap rural area. The witness testified that this phase of the monitoring had revealed only some minor claims and that they had all been settled well.

The third set of reports concerned the monitoring of points served by Motorways and Rosthern Valley Transport. The communities visited were Langham and Dalmeny, served by Motorways, and Waldheim, Rosthern and Hague served by Rosthern Valley Transport. (At the time Mr. Eger testified, Quick Delivery had replaced Motorways in the provision of service in the communities of Langham and Dalmeny.) The witness told the hearing that the majority of people found the service offered by the interliners to be satisfactory.

Mr. Eger's fourth set of reports concerned the service provided to the communities of Wadena, served by North Central Expressway, and Humboldt, Muenster and St. Gregor, served by Eastern Transport. (All of these communities were served by North Central Expressway at the time Mr. Eger testified.).

The witness heard some complaints but, felt that, generally speaking, Eastern's service appeared to be satisfactory. The witness added that North Central Expressway had their own drop point at Wadena.

The fifth set of reports dealt with the monitoring of points served by Biggar Transport and Leonard's Transport. The communities visited were Biggar, served by Biggar Transport, and Unity, Adanac, Phippen, Scott and Landis, served by Leonard's Transport. According to the witness, the majority of people visited were satisfied with both interliners. As the witness put it:

[traduction] je pourrais ajouter qu'au cours de mon enquête sur place, la question des taux n'a pas été soulevée. En ce qui concerne le service de Leonard's, les clients de cette région étaient très satisfaits quant à cela, et aussi de ce qu'ils faisaient des voyages supplémentaires quand c'était nécessaire. Les demandes de réparation étaient rares et la plupart étaient bien réglées, et là encore, personne n'a mentionné les taux.

I might add, during my field investigation the subject of rates was never brought up. Leonard's service, patrons in that area were very satisfied, and also that he made extra trips when required. Claims were odd, the majority were settled well, and again there was no mention of rates.

Le sixième ensemble de rapports portait sur la visite de M. Eger à Delisle, Harris, Rosetown, Fiske, Brock, Netherhill, Kindersley, Eatonia, Alsask, Marengo, Madison et Eston, toutes desservies par Kindersley Transport. Le témoin a déclaré qu'après une discussion avec la Commission du trafic routier il a fait une étude sur place dans les autres villes de cet itinéraire.

The sixth set of reports dealt with Mr. Eger's visits to Delisle, Harris, Rosetown, Fiske, Brock, Netherhill, Kindersley, Eatonia, Alsask, Marengo, Madison and Eston, all served by Kindersley Transport. The witness stated that after a discussion with the Highway Traffic Board he did spot monitoring in other towns on this route.

Les principales plaintes émises dans ces communautés portaient sur les livraisons en retard, le règlement lent des demandes de réparation, le manque d'équipement, les expéditions endommagées et la fréquence du service. Par suite de ces plaintes, M. Eger a recontré M. Siemens, propriétaire de Kindersley Transport. Selon le témoin, M. Siemens considérait que l'intermédiaire était utilisé comme un "service d'ambulance", donnant comme une des raisons à la baisse de la fréquence du service de Kindersley les services de camionnage privé (camions appartenant aux expéditeurs) desservant quotidiennement les communautés. M. Eger a déclaré que M. Siemens lui avait dit que si les clients de ces communautés lui donnaient à transporter un volume suffisant, il leur offrirait quotidiennement un bon service.

The major complaints found in these communities concerned late deliveries, slow claims settlements, shortages of equipment, damaged shipments and frequency of service. As a result of these complaints, Mr. Eger met with Mr. Siemens, owner of Kindersley Transport. According to the witness, Mr. Siemens felt that the interliner was being utilized as an "ambulance service", citing private trucking services (shipper-owned trucks) coming into the communities daily as one reason for the decline in Kindersley's frequency of service. Mr. Eger testified that Mr. Siemens told him that if the customers in those communities would provide him with volume, he would provide them with a good service daily.

Le dernier rapport préparé par M. Eger portait sur l'étude qu'il avait faite quant aux points desservis par Ridsdale Transport Services. La communauté visitée a été la ville de Melfort. D'après le témoin, lorsqu'il a parlé avec les clients de la région, il n'a entendu qu'une seule plainte importante. Elle avait été émise par M. Richards, à l'hôpital de Melfort, et a été réglée plus tard. Le témoin a tenté d'obtenir l'opinion du maire de Melfort concernant la façon dont la communauté considérait le service offert par Ridsdale Transport. Selon M. Eger, le maire

The last report prepared by Mr. Eger was on his monitoring of the points served by Ridsdale Transport Services. The community visited was the Town of Melfort. According to the witness, in talking to the customers in the area he received only one major complaint; it was from Mr. Richards of the Melfort Hospital and that claim was solved later on. The witness sought the views of the Mayor of Melfort as to how the community felt about the service of Ridsdale Transport. According to Mr. Eger, the mayor felt that it was satisfactory but that an additional carrier

considérait qu'il était satisfaisant mais qu'il devrait y avoir un transporteur supplémentaire pour desservir la communauté. Aucune raison particulière n'a été donnée pour justifier cette opinion.

should be serving the community. No specific reason was given for the view.

L'avocat de la Commission a terminé l'interrogatoire de M. Eger en lui demandant de quelle façon le service offert aux communautés pouvait être amélioré. La réponse de M. Eger a été la suivante:

> [traduction] Eh bien il s'agit là vraiment d'une voie à deux sens. Je dirais que le service dicte le volume. De même, le volume dicte le service. C'est mon avis. Je pourrais dire que les clients de ces itinéraires - je crois que s'ils coopèrent plus avec les entreprises de camionnage, ils pourraient expédier leurs marchandises d'une ville à l'autre beaucoup plus rapidement. Je parle d'un système de déchargement vous savez.
>
> Je crois que si, dans un avenir très rapproché, tel que prévu dans certaines des entreprises de camionnage les plus importantes, leur service augmente - il s'améliore vous savez - et que si nous coopérons plus, ils pourraient se retrouver avec une exploitation plutôt bonne pour desservir ces itinéraires.

Commission Counsel concluded her examination of Mr. Eger by asking him how service to the communities could be improved. Mr. Eger's reply was as follows:

> Well it's really a two-way street. I would say service dictates volume. Also volume dictates service. This is my personal opinion. I might say that the customers on these routes -- I think if they co-operated more with the trucker they could expedite from town to town much faster. I am talking with regard to a system of unloading you know.
>
> I think if in the very near future, as it is indicated in some of the bigger trucking firms, that their service is increasing, it is getting better, you know, and I think if we have more co-operation together they could wind up with a pretty good operation going in those routes.

M. Boggs a dit qu'il a passé environ 10 pour cent de son temps à étudier le service offert dans diverses communautés au cours des mois d'avril, mai et juin 1978. Il a dit que sa principale préoccupation portait sur des points tels que la fréquence des livraisons, les tarifs, les demandes de réparation, les chauffeurs et la manutention des marchandises.

Mr. Boggs, said that he spent about 10 percent of his time monitoring service in various communities during the months of April, May and June 1978. His main concerns, he said, were such matters as frequency of delivery, rates, damage claims, drivers and the handling of goods.

Le témoin a dit avoir visité les communautés de Dalmeny et de Langham, Kipling, Maryfield, Vibank et Glenavon.

The witness said he visited the communities of Dalmeny and Langham, Kipling, Maryfield, Vibank, and Glenavon.

Certains problèmes ont surgi mais suite aux discussions avec les divers transporteurs et le gérant du CN Express à Saskatoon, les difficultés semblent avoir été résolues.

Some problems had been encountered but after discussions with various carriers and the manager of CN Express in Saskatoon the difficulties appeared to have been resolved.

Caractéristiques du trafic-marchandises de transfert

Dans son rapport provisoire intitulé "Le transport routier en Saskatchewan", le Conseil consultatif des transports de la Saskatchewan a indiqué qu'il avait trouvé, à l'aide d'études effectuées par Underwood, McLellan and Associates (UMA) et par la Commission du trafic routier de la province, que les denrées alimentaires constituaient la portion la plus importante des marchandises transportées par les intermédiaires - de 20 à 30 pour cent du nombre et du poids des expéditions et des revenus. À ce sujet, le rapport indique ce qui suit: (page 13)

> [traduction] Ceci confirme le fait que le transport des denrées alimentaires par les entreprises privées suivant un itinéraire d'enlèvement des marchandises d'un transporteur public produira un effet grave sur le volume qu'il transporte et sur ces revenus.

Les denrées alimentaires, les breuvages, les machines et les pièces, l'appareillage industriel et agricole et les pièces, la quincaillerie et les pièces de véhicules apportaient les trois quarts du total des revenus annuels des intermédiaires.

L'étude de la Commission du trafic routier, selon le rapport, a indiqué que ces cinq groupes de marchandises constituaient environ 83 pour cent du poids total des marchandises transportées par les intermédiaires.

Autre fait important, plus du quart des expéditions enlevées par les transporteurs routiers publics pesait moins de 100 livres. Beaucoup plus de la moitié pesait moins de 300 livres. Des tableaux ont été présentés dans le rapport et c'est de ces tableaux que les renseignements précédents ont été tirés. Le rapport provisoire destiné au Ministre, l'hon. Gordon MacMurchy, indiquait ce qui suit: (page 14)

> [traduction] Le volume peu important des expéditions moyennes ainsi que la complexité de la charge telle qu'illustrée dans les tableaux 1 à 4 permettront une cer-

Characteristics of Interline Freight Traffic

In its Interim Report entitled "Highway Transportation in Saskatchewan", the Saskatchewan Advisory Council on Transportation found from studies conducted by Underwood, McLellan and Associates (UMA) and by the Highway Traffic Board of the Province that foodstuffs constitute the most important commodity carried by the interliners -- from 20 percent to 30 percent of the number and weight of shipments and of revenue. Of this information, the Report states (page 13):

> It confirms that private carriage of foodstuffs on a common carrier's peddle route will have a serious effect on his volume and revenue.

Foodstuffs, beverages, machines and parts, industrial and agricultural equipment and parts, hardware, and vehicle parts made up three-quarters of the total revenues received annually by the interliners.

The Highway Traffic Board's study, according to the Report, showed that these five commodity groups accounted for approximately 83 percent of the total weight of goods carried by the interliners.

Another significant fact was that more than one-quarter of the shipments picked up by highway common carriers weighed less than 100 lbs. Well over half weighed less than 300 lbs. Tables were presented in the Report from which the foregoing information was extracted. The Interim Report to the Minister, Hon. Gordon MacMurchy, on page 14 stated:

> The small size of the average shipment together with the complexity of the load as illustrated in Tables 1 to 4 will give some appreciation of the problems and

taine appréciation du problème et des coûts que le transporteur en général doit encourir pour l'enlèvement et la livraison des marchandises.

Camionnage privé

Le camionnage privé, qui signifie, comme nous l'avons indiqué, le mouvement des marchandises dans des camions appartenant à l'expéditeur, a été mis en évidence comme étant un problème dans cette enquête, tel que l'indique l'examen des témoignages des particuliers et des représentants d'entreprises intermédiaires de camionnage. Ceci est significatif en ce sens que toute évaluation du service qu'une entreprise intermédiaire de camionnage ou un chemin de fer est en mesure de fournir est directement touchée par le fait que les expéditeurs dépendent de leur propre service de transport.

Les camionnages locaux en Saskatchewan voient l'existence du camionnage privé d'une façon très semblable à celle dont l'industrie du chemin de fer voyait le camionnage 'pour compte d'autrui' vers les années 1930, lorsque les compagnies ferroviaires prétendaient que la crème des marchandises était laissée aux camionneurs et que les chemins de fer n'obtenaient que le lait écrémé.

Il ne fait aucun doute que le "camionnage privé" a permis aux expéditeurs d'avoir accès au meilleur des deux en ce qui concerne la planification du mouvement des marchandises. Comme l'a souligné le Conseil consultatif des transports de la Saskatchewan dans son rapport provisoire, à la page 9:

> [traduction] Au cours des dernières années, les entreprises ont de plus en plus eu tendance à se charger elles-mêmes du transport de leurs marchandises destinées aux points ruraux. Leurs camions, dont certains sont leur propriété, d'autres sont loués, sont enregistrés dans la catégorie "D". Ils peuvent planifier les chargements et les itinéraires de façon à ce que les chargements soient complets. Les matériaux en trop à livrer et parfois les articles embarrassants, très légers ou périssables peuvent être laissés à un transporteur public afin qu'il les transporte. Ces transporteurs "privés", pour des rai-

costs that the common carrier must incur in picking up and delivering his load.

Private Trucking

Private trucking, which, as noted, means the movement of freight in trucks owned by the shipper, came to the fore as an issue at this inquiry, as is shown in the review of evidence of members of the public and of representatives of interline trucking firms. It is relevant to the extent that any assessment of the service that an interline trucker or a railway is able to provide is directly affected by the reliance of shippers on their own transportation service.

The local truckers in Saskatchewan see the existence of private trucking in much the same way as the railway industry saw the 'for-hire' trucker in the early 1930's when the railway companies claimed that the cream of the traffic was being taken by the truckers and the railways were being left with the skimmed milk.

There is no doubt that "private trucking" has given the shipper access to the best of both worlds in planning the movement of freight. As the Saskatchewan Advisory Council on Transportation pointed out in its Interim Report, at page 9:

> During recent years there has been an increasing tendency for firms to carry their own goods to country points. Their trucks, some of which are owned, some leased, have a "D" registration. They are able to plan their loads and routes so that full loads are carried. Excess materials, and sometimes awkward or very light or perishable items, may be left for a common carrier to haul. These "private" transporters, for reasons dealt with more fully later, are able to carry at rates the common carrier cannot match. Their activities, especially on peddle routes, reduce the traffic volume available to the

> sons que nous traiterons plus à fond plus tard, peuvent effectuer le transport des marchandises à un tarif auquel les transporteurs publics ne peuvent faire concurrence. Leurs activités, particulièrement en ce qui concerne les itinéraires d'enlèvement, entrainent une réduction du volume de marchandises laissé au transporteur public et sont considérés par certains comme étant une menace à leur existence.

Nous avons trouvé, dans les témoignages présentés, peu de choses qui nous rendraient aptes à en venir à la conclusion que l'existence du camionnage privé ait été engendrée en Saskatchewan par un service de qualité médiocre offert par les modes existants de transport public, qu'il s'agisse des chemins de fer ou du camionnage 'pour compte d'autrui'. Certains des témoins particuliers se sont répandus en éloges sur le service de transport routier que le CN lui-même offrait avant de quitter ce domaine en Saskatchewan. D'autres témoins ont dit que ces services, en certaines circonstances particulières, n'étaient pas à la hauteur avant qu'ils ne soient abandonnés. De même, les éloges faites quant au service offert constituaient dans certains cas un contrepoids aux plaintes formulées contre les intermédiaires indépendants.

Nous sommes d'accord avec la conclusion du Conseil consultatif des transports de la Saskatchewan qui se trouve à la page 43 de son rapport provisoire et qui se lit comme suit:

> [traduction] Le transport des marchandises par une entreprise privée, particulièrement celui des denrées alimentaires et de la quincaillerie, mine gravement la capacité du transporteur public d'offrir un service économique aux petites villes et aux villages se trouvant sur son itinéraire.

Ce qui attire cependant notre attention, relativement au camionnage privé, c'est simplement le fait que ce genre de camionnage existe le long des itinéraires desservis par les entreprises intermédiaires de transport routier. Il ne s'agit pas, de notre avis, d'un facteur qui serait éliminé même si les camionneurs - ou les trains omnibus de marchandises, à ce sujet - offraient le meilleur des services sur tous les itinéraires et ce, tous les jours de la semaine.

> common carrier and are considered by some to be a threat to his existence.

We have found little in the evidence that would enable us to conclude that the existence of private trucking has been spawned in Saskatchewan by a poor standard of service rendered by the existing modes of public transport, whether it be rail or 'for-hire' trucking. Some of the public witnesses lavishly praised the highway transport service CN itself provided prior to its departure from the field in Saskatchewan. Other witnesses said that those services, in certain particulars, were not up to scratch prior to the departure. Likewise, complaints against the independently-owned interliners were balanced, in some cases, by praise of the service offered.

We agree with the finding of the Saskatchewan Advisory Council on Transportation, at page 43 of its Interim Report, that:

> The private carriage of goods, especially of foodstuffs and hardward, seriously erodes the ability of the common carrier to render economical service to small towns and villages on his route.

However, what engages our attention about private trucking is simply the fact of life that it exists along the routes served by interline trucking firms. It is not, in our view, a factor that would disappear from the scene even if truckers - - or way-freight trains, for that matter -- offered the best of service on every route every day of the week.

Service de train omnibus express - Service simulé

Si le CN ne respectait pas ses obligations au titre de l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*, le Comité des transports par chemin de fer n'aurait, pour les raisons énoncées dans le présent rapport, qu'un seul recours aux termes de la loi: ordonner le rétablissement du service de train omnibus de marchandises aux fins du mouvement des marchandises de messagerie en Saskatchewan.

Afin d'évaluer les possibilités de cette solution de rechange, le Comité a ordonné au CN de préparer et de fournir des renseignements précis relativement à un service local de marchandise couvrant un itinéraire donné. La simulation du service ferroviaire avait pour but de répéter le service de camionnage du CN qui était offert avant le retrait de ce service offert aux communautés de l'autoroute 48, tel qu'énoncé dans le permis d'exploitation émis par la Commission du trafic routier. Notre directive englobait ce qui suit:

> [traduction] (1) le coût estimatif de l'exploitation pour l'année 1977, en déterminant:
>
> a) les frais d'exploitation et d'entretien;
>
> b) les dépenses additionnelles d'immobilisations, telles que requises;
>
> (2) une indication du coût du service ferroviaire par rapport au service de camionnage en ce qui concerne l'itinéraire choisi.

Lorsqu'il a évalué les possibilités du service ferroviaire par rapport au service de camionnage, le Comité a limité son enquête à une évaluation de la nature raisonnable des coûts présentés afin de déterminer l'ordre d'importance des coûts de chacun des moyens. Rien n'a été tenté afin d'attester les coûts actuels de chaque opération.

La directive du Comité et la soumission du CN ont été envoyées à l'avocat du gouvernement de la Saskatchewan, à sa Commission du trafic routier et à son organisme des transports.

Wayfreight Express Service - Simulated Train

If Canadian National did not meet its obligations pursuant to section 262 of the *Railway Act*, the Railway Transport Committee, for reasons set out in this report, would have but one recourse open to it under the law: to order reinstatement of wayfreight train service for the movement of express traffic in Saskatchewan.

To evaluate the potential of this alternative, the Committee directed Canadian National to develop and provide specific information relating to a simulated wayfreight operation over a designated route. The simulated rail service was to duplicate the CN truck service that was provided prior to withdrawal to communities on Highway No. 48 as listed in CN's operating authority issued by Highway Traffic Board. Our directive encompassed the following:

> (1) the provision of an estimated cost of operation for 1977 identifying
>
> (a) operating and maintenance costs;
>
> (b) additional capital expenditures as required;
>
> (2) an indication of the cost of rail service versus truck service for the selected route.

In evaluating the potential of rail service in relation to truck service, the Committee limited its investigation to an assessment of the reasonableness of the costs presented in order to determine an order of magnitude of costs for each mode. No attempt was made to certify the actual costs for each operation.

The Committee's directive and Canadian National's submission were forwarded to the Government of Saskatchewan's Counsel, its Highway Traffic Board and its Transportation Agency.

La soumission du CN visait deux opérations différentes de transport local des marchandises dont l'une était menée à bien à l'aide d'équipement conventionnel et l'autre à l'aide d'une unité diesel à autopropulsion Railiner. Le Railiner choisi pour servir à la simulation était un moteur R.D.C. 4 qui est équipé pour transporter exclusivement des marchandises de messagerie et des bagages et qui ne comporte pas de sièges pour les passagers. Le train conventionnel comportait une locomotive 1 200 hp, un fourgon à bagages et un fourgon de queue - c'est un petit train mais qui est plus qu'adéquat en termes de capacité de transport des marchandises de messagerie qui sont offertes pour cet itinéraire.

L'horaire proposé par le CN pour les opérations du train omnibus de marchandises est donné plus loin. Les heures prévues sont fondées sur les limites de vitesse sur les voies ferrées. Le CN prétend que des améliorations majeures des voies ferrées seraient requises pour répéter les horaires des camions qui étaient auparavant exploités.

Brandon - Kipling - Regina

Ouest Mardi, jeudi		Est mercredi, vendredi
08h00	Dép. Brandon arr.	19h00
14h30	Arr. Kipling Dép.	12h30
15h00	Dép. Kipling Arr.	12h00
20h00	Arr. Regina Dép.	07h00
12h00	Temps écoulé (Heures)	12h00

Brandon - Winnipeg*

Ouest mardi, mercredi, jeudi, vendredi		Est mardi, mercredi, jeudi, vendredi
00h01	Dép. Winnipeg Arr.	07h30
03h45	Arr. Brandon Dép.	04h15

* service présentement exploité qui permet des correspondances avec le train de Regina à Brandon. Ce service n'est pas compris dans les estimations des coûts.

L'horaire proposé du train n'indique qu'un seul arrêt régulier à Kipling. En effet, il y aurait d'autres arrêts selon que le trafic le justifie et les camions seraient considérablement utilisés afin d'offrir un service d'enlèvement et de livraison aux autres arrêts.

Canadian National's submission dealt with two different wayfreight operations, one using conventional equipment, the other a self-propelled diesel Railiner unit. The Railiner selected for the simulation was an R.D.C. 4 unit which is equipped exclusively for handling express or baggage and has no passenger seating capacity. The conventional train consist was comprised of one 1200 hp locomotive, one baggage car and one caboose -- a small train but more than adequate in carrying capacity for the express traffic offered on the route.

Canadian National's proposed schedule for the wayfreight train operations follows. Scheduled times are based on existing track speed limitations. It is CN's contention that major track improvements would be required in order to duplicate previously operated truck schedules.

Brandon - Kipling - Regina

Westbound Tues. Thurs.		Eastbound Wed. Fri.
0800	Lv. Brandon Arr.	1900
1430	Arr. Kipling Lv.	1230
1500	Lv. Kipling Arr.	1200
2000	Arr. Regina Lv.	0700
1200	Elapsed Time (Hours)	1200

Brandon - Winnipeg*

Westbound Tues. Wed. Thurs. Fri.		Eastbound Tues. Wed. Thurs. Fri.
0001	Lv. Winnipeg Arr.	0730
0345	Arr. Brandon Lv.	0415

* presently operated service providing connections with Regina train at Brandon. This service is not included in cost estimates.

The proposed train schedule shows only one regularly scheduled stop at Kipling. In effect, other train stops would be made as warranted by traffic and trucks would be used extensively to provide pick-up and delivery service to other stops.

La pièce CN-31 du CN constituait une comparaison des coûts du service des deux types d'opérations locales de transport des marchandises et du coût du service de camionnage. Comme on le voit plus bas, le CN prétend que le service de transport local des marchandises utilisant le Railiner, la solution de rechange au chemin de fer la moins coûteuse, coûterait plus de deux fois plus cher que le service de camionnage.

Coûts estimatifs des opérations du CN pour 1977

	Train omnibus		Camion
	Conventionnel	Railiner	
	$	$	$
Coût annuel	644 633	438 219	192 525
Coût par expédition*	70.04	47.61	20.92
Coût par quintal**	17.91	12.18	5.35

* suivant un nombre de 9 204 expéditions par année.
** suivant un poids moyen de 391 lbs. par expédition.

Le service proposé par le CN afin de prendre en charge les marchandises de messagerie en provenance ou à destination des communautés choisies entraînerait effectivement la création d'un nouveau service omnibus régulier de marchandises. Au cours de l'audience, on a demandé au CN si les opérations existantes pouvaient être modifiées de façon à prendre les marchandises de messagerie en charge. Cette méthode, qui a été suggérée au CN, éliminerait le besoin d'un nouveau service au moyen du développement des opérations existantes ou entraînerait une augmentation des dimensions réelles du nouveau train de façon à pouvoir transporter d'autres marchandises. Le CN a répondu que de telles modifications entraîneraient probablement une augmentation du temps nécessaire au transport des marchandises non rapides et perturberaient l'horaire des rencontres prévues des trains.

La Commission a étudié ce point avec beaucoup d'attention et s'est aperçu qu'une étude importante serait nécessaire afin d'évaluer ce problème en profondeur et de façon définitive. Malgré tout, suivant les renseignements qui nous ont été donnés, nous sommes d'avis que les modifications suggérées perturberaient sans au-

Canadian National's Exhibit CN-31 compared the costs of service for both types of wayfreight operations with the cost of truck service. As may be seen below, CN contends that Railiner wayfreight service, the least expensive rail alternative, would cost more than twice as much as truck service.

CN's 1977 Estimated Costs of Operation

	Wayfreight		Truck
	Conventional	Railiner	
	$	$	$
Annual Cost	644,633	438,219	192,525
Cost per shipment*	70.04	47.61	20.92
Cost per hundred-weight**	17.91	12.18	5.35

* based on 9204 shipments per year.
** based on avg. weight per shipment of 391 lbs.

Canadian National's proposed service to accommodate express traffic originating from, or terminating at, he selected communities would, in effect, create a new regularly scheduled wayfreight service. During the hearing, Canadian National was queried as to whether existing operations could be revised to accommodate the express traffic. This approach, it was suggested to CN, would either negate the requirement for a new service by expanding existing operations or it would increase the consist size of the new train so that other traffic could be transported. Canadian National responded that revisions such as these would probably significantly extend existing transit times for non-express traffic and would disrupt scheduled meets with other trains.

The panel has considered this point carefully and realizes that a major study would be required to assess fully this issue in a conclusive manner. Nevertheless, based on the information provided, we are of the view that the revisions suggested would undoubtedly disrupt, to some degree, existing operations and that such disrup-

cun doute, à un certain degré, les opérations existantes et qu'une telle perturbation ne serait pas justifiée compte tenu du volume des marchandises de messagerie qu'il serait vraisemblablement possible d'obtenir.

Les périodes de temps écoulé prévues pour les camions faisant l'itinéraire Regina-Brandon étaient de 8 heures 15 minutes en direction ouest et de 9 heures 30 minutes en direction est. Afin d'établir un horaire de la vitesse des opérations par chemin de fer qui répéterait l'horaire des camions, le CN prétend qu'un investissement initial de $39 294 000 pour les routes, ainsi qu'un montant additionnel de $75 000 par année en vue du coût de l'entretien des routes, serait nécessaire.

Une discussion considérable a eu lieu lors de l'audience concernant la justesse de l'investissement routier de $39.3 millions à l'affectation du montant total au service proposé. Nous ne considérons pas ce facteur comme étant de première importance. La raison qui justifie notre réponse est que le but visé par l'introduction de la solution de rechange du service omnibus de marchandises était de nous permettre de rendre un jugement concernant la viabilité du transport par chemin de fer. Le Comité traite avec une certaine réserve le montant total de l'investissement que le CN considère nécessaire pour respecter l'horaire des camions. Un investissement important serait, de notre avis, en même temps requis. Nous sommes aussi d'avis que la réduction du temps nécessaire au transport ne justifierait en aucune façon un tel investissement.

Nous sommes persuadés de l'absence de concurrence quant à l'horaire de train proposé par le CN, suivant les conditions des voies ferrées, aux fins de notre évaluation des trains et des camions parcourant les itinéraires en question.

Le Comité, lorsqu'il a mené son enquête sur les coûts relatifs des opérations, s'est préoccupé premièrement du service utilisant le Railiner proposé qui est, sous tous ses aspects, la meilleure solution de rechange quant au chemin de fer. Le coût estimatif annuel du CN pour le service conventionnel de messagerie - la locomotive, le fourgon à bagages et le fourgon de queue - était de $644 633. Le coût du service utilisant le Railiner, qui s'élève à $438 219, était considérablement moins élevé. Quoique les deux possibilités d'opération ont une capacité suffisante

The scheduled elapsed times for trucks for the Regina-to-Brandon run were 8 hours, 15 minutes, westbound and 9 hours, 30 minutes, eastbound. To establish an operating timetable speed by rail that would duplicate the truck schedule, CN contends that an initial investment of $39,294,000 in roadway would be required and, in addition, a further roadway maintenance cost of $75,000 per annum would be necessary.

Considerable discussion transpired at the hearing with regard to the accuracy of the $39.3 million roadway investment and its full allocation to the proposed service. We do not consider this factor to be of major significance. Our reason for that response is that the purpose of introducing the wayfreight alternative was to permit us to make a judgement as to the viability of the rail mode. The Committee treats with some reserve the total amount of investment considered necessary by CN to meet truck schedules. At the same time a significant investment would, in our view, be required. We are further of the view that the reduction of running time would, in traffic achieved, in no way justify such investment.

We are satisfied as to the lack of competitiveness of the CN's proposed train schedule, based on existing track conditions, for the purpose of our assessment of the train and truck modes on the routes in question.

The Committee, in conducting its investigation into relative costs of operation, concerned itself primarily with the proposed Railiner service which, from all aspects, is the best rail alternative. CN's estimated annual cost for conventional wayfreight service -- the locomotive, baggage car and caboose -- was $644,633. The Railiner service, costing $438,219, was significantly lower. Although both operations have adequate capacity for the express traffic to be carried, the Railiner is best suited to this type of operation. It is more flexible, has better acceler-

pour les marchandises à transporter, le Railiner est celui qui convient le mieux à ce genre d'opération. Il est plus souple, accélère mieux et peut permettre le maintien plus aisé et plus économique d'horaires plus rapides que le train omnibus de marchandises conventionnel.

La directive du Comité portant sur le service de train omnibus de marchandises simulé précisait que toute estimation du prix de revient de la compagnie ferroviaire devait être effectuée conformément à *l'ordonnance du Comité n° R-6313* sur les frais. L'estimation du prix de revient du service omnibus de marchandises du CN est donc effectuée suivant la même méthode de base et le même système d'estimation du prix de revient que la compagnie ferroviaire utilise en vue d'établir le coût des demandes de réparation présentées pour les pertes subies aux lignes d'embranchement et pour les services de voyageurs qui sont sujettes à une indemnisation en vertu des dispositions de la *Loi sur les chemins de fer*. Contrairement à la croyance générale - qui veut que la compagnie ferroviaire soumette simplement les demandes de réparation et que la C.C.T. veille à ce qu'elles soient réglées - une division du C.T.C.F. (analyse économique - chemins de fer) est chargée de vérifier les demandes de réparation et de recommander le règlement de ces dernières. Les études menées sur les demandes de réparation des compagnies ferroviaires sont habituellement de nature hautement analytiques et comprennent des vérifications intensives des dossiers financiers du CN. Elles comprennent aussi les études existantes effectuées sur les opérations de la compagnie ferroviaire dans le domaine. La vérification et l'approbation finale des coûts unitaires compris dans les déterminations des paiements font partie intégrante du programme de paiement. Ces coûts unitaires peuvent facilement être appliqués à l'estimation du prix de revient de tous les genres d'opérations ferroviaires. Ils ont été utilisés dans l'estimation du prix de revient du service omnibus de marchandises. Il est à noter que les Chemins de fer Nationaux du Canada ont ajouté les coûts unitaires approuvés par le Comité pour l'année 1977 à leurs calculs du coût du service omnibus de marchandises.

Selon les témoignages rendus lors de l'audience, le Comité a la certitude que le coût de la fourniture d'un service ferroviaire est, de façon prohibitive, plus élevé qu'il ne l'est pour la fourniture d'un service de camionnage. Si l'on prend

ation and can maintain with greater ease and economy faster schedules than the conventional wayfreight train.

The Committee's directive relating to the simulated wayfreight service specified that all railway costing would be done in conformity with the *Committee's Cost Order No. R-6313*. CN's costing of wayfreight service thus utilizes the same basic approach and costing system employed by the Railway to develop claims for losses incurred on branch lines and passenger-train services entitled to compensation under provisions of the *Railway Act*. Contrary to a common understanding -- that the railway simply submits claims and the C.T.C. sees that they are paid -- an R.T.C. Branch (Rail Economic Analysis) is charged with verifying the claims and recommending payments. The studies performed on railway claims are usually highly analytical in nature and include intensive audits of CN's financial records. They include, as well, actual on-hand studies of railway operations in the field. An integral part of the payment program is the verification and ultimate approval of unit costs incorporated into payment determinations. These unit costs may be readily applied to the costing of all types of rail operations. They have been used for the wayfreight costing exercise. It is to be noted that Canadian National incorporated the latest approved unit costs, at that time, for the year 1977 into their wayfreight cost developments.

Based on the evidence presented at the hearing, the Committee is satisfied that the cost of providing rail service is prohibitively higher than truck. Taking the less expensive Railiner alternative as an example, the cost of rail service

comme exemple la solution de rechange la plus économique, celle utilisant le Railiner, le coût du service de chemin de fer équivaut à plus du double de ce que coûte l'exploitation d'un camion. Nous sommes d'avis que le rapport entre les deux est, en fait, dévalué à l'avantage du chemin de fer. Nous disons cela parce que deux illogismes d'importance en ce qui concerne la méthode d'estimation du prix de revient ont été détectés dans les calculs des frais encourus par le CN pour ses services de chemin de fer et de camionnage. Les frais encourus pour la possession de l'appareillage nécessaire au chemin de fer sont fondés sur des valeurs comptables historiques. L'estimation du prix de revient relatif au camionnage est fondée sur les valeurs de remplacement. Le CN estime que les frais encourus pour le chemin de fer seraient de 20 à 30 pour cent plus élevés si l'on avait recours aux frais de remplacement. Le deuxième facteur constitue aussi une dévaluation de la différence du coût qui existe entre les moyens - les coûts des chemins de fer ne reflètent que le coût variable alors que les coûts du camionnage équivalent à la totalité des coûts.

is more than twice the cost of truck operation. We are of the opinion that this relationship is, in fact, understated in favour of the rail mode. We say this because two major inconsistencies with respect to costing approach have been detected in CN's rail and truck cost developments. Rail equipment ownership costs are based on historical book values. The truck costing is based on replacement values. CN estimated that rail costs would be between 20 percent and 50 percent higher if replacement costs were used. The second factor also understates the cost difference between the modes -- railway costs reflect variable cost only whereas truck costs are total costs.

En tenant compte de l'enquête menée afin de vérifier l'ordre d'importance des coûts du service omnibus de marchandises, nous sommes assurés que les coûts soumis par le CN sont raisonnables. De petites différences, qu'elles soient en plus ou en moins, ont été détectées dans les calculs des coûts du CN. Nonobstant ces facteurs, nous croyons, suite à notre enquête, qu'un ordre raisonnable d'importance du coût du service omnibus de marchandises par rapport au service de camionnage a été établi et que les possibilités quant au recours au chemin de fer pour les opérations de messagerie sont, dans les circonstances, irréalisables.

On the basis of the investigation performed to ascertain the order of magnitude of the wayfreight costs, we are satisfied that CN's submitted costs are reasonable. Small differences, both pluses and minues, have been detected in CN's cost developments. Notwithstanding these factors, we are satisfied, as a result of our investigation, that a reasonable order of magnitude of the cost of railway freight service versus truck service versus truck service has been established and that the potential of the rail mode for express operations is, in this case, unrealizable.

Nous ne pouvons que conclure que si, pour quelque raison que ce soit, le service de train omnibus de marchandises était réétabli en Saskatchewan, les taux que la compagnie de chemin de fer serait obligée d'exiger afin de couvrir les coûts de l'exploitation seraient si inabordables que cela découragerait la plupart, sinon tous les utilisateurs éventuels.

We cannot be conclude that if, for any reason, wayfreight train service were re-established in Saskatchewan, the rates the railway would have to charge in order to meet the costs of operation would be so prohibitively high as to discourage most, and probably all, potential users.

Pertes subies par le CN Express

Il ne reste plus qu'un point à traiter. Il s'agit de la perte importante subie au niveau national par le CN en raison de ses opérations de messa-

CN Express Losses

There remains but one matter to be dealt with. It concerns the substantial national loss incurred by CN on account of its express opera-

gerie. La dernière année record en ce qui concerne cette perte a été 1976 (si l'on tient compte de ce qui apparaît sur la transcription). La perte elle-même, telle que mentionnée dans le présent rapport et la décision qui l'accompagne, n'a pas été considérée aux fins de nos conclusions concernant la conformité du CN a l'article 262, elle présente quand-même un problème grave et permanent - qui, malgré les années passées demeure sans réponse - pour le Comité des transports par chemin de fer.

Lors des audiences de notre enquête, la perte subie par le CN à l'échelle nationale au cours de 1976 a fait l'objet de discussions. Cette perte s'élevait, selon le rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada, à $35 millions.

Nous considérons cependant que nous devons attirer l'attention de la Commission sur un devoir, au titre des articles 276 et 277 de la *Loi sur les chemins de fer*, qui n'a pas encore été rempli. Nous serions négligents, compte tenu de nos responsabilités à titre de membres de la Commission, de ne pas explorer, en plus de trancher comme on nous l'a demandé la question relative aux installations adéquates et convenables pour le trafic au titre de l'article 262, les conséquences plus considérables qu'entraîneraient les pertes dues aux messageries qui ont été soumises à notre attention par le CN au cours de notre enquête.

Nous sommes d'avis que la Commission canadienne des transports a le devoir irrévocable, lequel a été imposé par le Parlement, d'explorer au maximum la question relative à ces pertes et de prendre la ou les mesures requises en vertu de la loi, eu égard à ces pertes sur les exploitations relevant de notre juridiction.

Le paragraphe 1 de l'article 39 de la *Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada* de 1955 oblige le Conseil d'administration du CN à remettre un rapport annuel au Parlement exposant - entre autres choses - "les résultats de leurs opérations". Ce rapport, accompagné du rapport des vérificatuers, est soumis au Parlement par le ministère des Transports sous le régime de l'article 40 de la *Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada*.

Au cours des dernières années, ces rapports faits au nom du CN ont été logiques en ce qui concernait les aspects financiers des opérations

tions. The last year of record in respect of that loss was 1976 (having regard for what appears in the transcript). The loss itself, as stated earlier in this Report and Decision, has not been taken into account in weighing our findings and conclusions as to CN's compliance with section 262. It does, however, pose a grave on-going -- and, with the passing of the years, still unanswered -- problem for the Railway Transport Committee.

At the hearings of our inquiry the national loss of Canadian National Express for the year 1976 was discussed. That loss according to the annual report of Canadian National Railways amounted to $35 million.

We feel, however, that we must focus the attention of the Commission upon a duty, under sections 276 and 277 of the *Railway Act*, not yet fulfilled. We would be derelict in our responsibility as Members of the Commission if we did not explore, in addition to the ruling we have been called upon to give as to adequate and suitable accommodation for traffic under section 262, the broader implications of the losses on express account that were brought to our attention by Canadian National during our inquiry.

It is our view that the Canadian Transport Commission has an irrevocable duty, imposed by Parliament itself, to explore to the fullest the matter of these losses and to take the requisite action or actions under the law in respect of any such losses on operations within our jurisdiction.

Section 39, subsection 1, of the *Canadian National Railways Act* of 1955, requires the Board of Directors of CN to make a report annually to Parliament setting forth -- among other things -- "the results of their operations". This report, along with the report of the auditors, is submitted to Parliament by the Minister of Transport, under authority of section 40 of the *CNR Act*.

In recent years, these reports on behalf of CN have been consistent as to the financial aspects of the Company's express operations. Year

de messagerie de la compagnie. D'une année à l'autre, on a rapporté, quant au CN Express des pertes qui auraient été considérées, pour n'importe quelle compagnie privée, comme ayant des proportions renversantes. Plutôt que de diminuer, comme l'aurait sans doute souhaité la compagnie, les pertes continuent d'augmenter. Etant donné les conditions d'inflation actuelles, on peut raisonnablement supposer que ce ne sera qu'avec beaucoup de difficulté que la hausse sera freinée en se fondant sur un examen routinier, ou même sur un examen en profondeur des opérations.

Pour donner un exemple de la situation, on peut prendre les chiffres illustrant les pertes rapportées par le CN pendant les 6 années écoulées entre 1975 et 1980 en ce qui concerne les opérations de messagerie:

1975 - $39.3 millions
1976 - $35.0 millions
1977 - $33.6 millions
1978 - $34.3 millions
1979 - $47.2 millions
1980 - $53.0 millions

Ces pertes subies en raison des services de messagerie font plus que mettre la compagnie elle-même devant des problèmes majeurs d'administration interne, de technologie et de fourniture de services au public. La compagnie doit faire face, en raison de ces pertes, aux exigences de la loi - loi à laquelle le CN, comme toute autre compagnie ferroviaire assujettie à la juridiction de la Commission, doit obéir.

Nous nous rapportons à l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer*:

> (1) Sauf dispositions différentes de la présente loi, tous les taux de transport de marchandises doivent être compensatoires; et la Commission peut sommer la compagnie qui émet un tarif-marchandises de lui communiquer, lors du dépôt du tarif ou à toute autre époque, tous renseignements exigés par la Commission pour établir que les taux figurant dans ce tarif sont compensatoires.
>
> (2) Un taux de transport des marchandises est réputé compensatoire quand il dépasse le coût variable du mouvement du

after year, losses -- which, for any private company would have been considered of staggering proportions -- have been reported for CN express. Instead of going down, as the Company undoubtedly hoped they would, the losses are going up. It is a reasonable assumption, given current inflationary conditions, that only with the greatest difficulty will the upward spiral be arrested on the basis of any routine, or even far-reaching, revision of operations.

As a sampling of the situation, one may take the loss figures on express reported by CN for the six years, 1975 to 1980:

1975 - $39.3 million
1976 - $35.0 million
1977 - $33.6 million
1978 - $34.3 million
1979 - $47.2 million
1980 - $53.0 million

These express losses do more than confront the Company itself with major problems of internal administration, technology and of provision of service to the public. They confront the Company with the requirements of the law - a law that CN, like every railway under the Commission's jurisdiction, must obey.

We refer to section 276 of the *Railway Act*:

> (1) Except as otherwise provided by this Act all freight rates shall be compensatory; and the Commission may require the company issuing a freight tariff to furnish to the Commission at the time of filing the tariff or at any time, any information required by the Commission to establish that the rates contained in the tariff are compensatory.
>
> (2) A freight rate shall be deemed to be compensatory when it exceeds the variable cost of any movement of the traffic

trafic en cause tel que l'a déterminé la Commission.

(3) En déterminant, aux fins du présent article et de l'article 277, le coût variable de tout mouvement de trafic, la Commission canadienne des transports doit

a) tenir compte de tous les articles et facteurs prescrits par les règlements de la Commission comme étant pertinents à la détermination des coûts variables; et

b) calculer les frais d'immobilisations dans tous les cas en utilisant les frais d'immobilisations approuvés par la Commission comme convenables pour la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

L'article 277 de la *Loi sur les chemins de fer* énonce la responsabilité da la Commission:

(1) La Commission peut rejeter tout taux de transport de marchandises qu'elle estime, après enquête, n'être pas compensatoire.

(2) Lorsque la Commission reçoit, par plainte ou autrement, des renseignements contenant une preuve prima facie qu'un taux de transport de marchandises indiqué dans un tarif déposé à la Commission n'est pas compensatoire, elle doit mener une enquête pour déterminer si ce taux est compensatoire et, dans tout autre cas, la Commission peut, de son propre chef, mener une telle enquête.

Il est évident que le CN Express n'a jamais, à aucun moment au cours de la période prélevée que nous avons choisie - de 1975 à 1980 inclusivement - fourni à ses clients un service dont le niveau des taux des tarifs de messagerie "dépasse le coût variable du mouvement du trafic en cause". La conclusion précise à laquelle la compagnie en est venue concernant le montant de la perte causée par la messagerie à l'échelle nationale chaque année ne nous concerne pas. Même si le montant de la perte avait été de moitié le montant rapporté, nous avions un problème majeur entre les mains. Ce problème a permis de mettre à jour non seulement le problème du

concerned as determined by the Commission.

(3) In determining for the purposes of this section and section 277 the variable cost of any movement of traffic, the Commission shall

(a) have regard to all items and factors prescribed by regulations of the Commission as being relevant in the determination of variable costs; and

(b) compute the costs of capital in all cases by using the costs of capital approved by the Commission as proper for the Canadian Pacific Railway Company."

Section 277 of the *Railway Act* sets out the Commission's responsibilty:

(1) The Commission may disallow any freight rate that after investigation the Commission determines is not compensatory.

(2) Where the Commission received information by way of a complaint or otherwise containing prima facie evidence that a freight rate shown in a tariff filed with the Commission is not compensatory, the Commission shall conduct an investigation to determine if such rate is compensatory, and in any other case the Commission may, of its own motion, conduct such an investigation.

It is apparent that never at any time in the sample period we have selected -- 1975 to 1980 inclusive -- has CN Express provided service to its customers at a level of rates in express tariffs that "exceeds the variable cost of of the movement of the traffic concerned". The precise conclusion by the Company itself as to what the national express loss was in each year is not what concerns us. Even if the loss figure had been half the amount reported a major problem obviously was at hand. That problem disclosed not only CN's problem but the Canadian Transport Commission's problem as well: the fact that CN, year after year -- no doubt involuntarily --

CN mais aussi celui de la Commission canadienne des transports: le fait est que le CN, d'année en année - et il ne fait aucun doute que c'est involontaire - enfreignait la loi dans la mesure où l'une ou l'autre de ces pertes était reliées au mouvement des marchandises par chemin de fer.

L'importance que le Parlement donnait aux dispositions exigeant des taux ferroviaires compensatoires et établissant des critères quant à ces derniers, et à la Commission le pouvoir de rejeter les taux non compensatoires est soulignée dans les dispositions relatives au transfert du Parlement, dans l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports*. Cet article est celui de la *Loi nationale sur les transports* qui porte sur l'appel qui peut être interjeté relativement aux taux de transport de marchandises. L'article 23 ne donne pas de son propre chef de juridiction à la Commission mais le fait d'interjeter appel en vertu de l'article 23 met en activité la juridiction de la Commission.

La Commission doit premièrement déterminer s'il y a une présomption légale que le taux, ainsi que l'effet que ce derrnier produit, peut nuire à l'intérêt public. Si la Commission en vient à la conclusion que ce pourrait être le cas, elle devra tenir compte, au moyen de l'enquête complète qui suivra, de toutes les considérations qui lui semblent applicables, y compris les questions énoncées dans le paragraphe 3 (a) et (b) de l'article 23.

L'alinéa 4 comporte une allusion importante en ce qui concerne les taux qui sont inférieurs aux coûts. Il donne à la Commission le pouvoir de prendre des mesures rectificatives dans le cas d'un taux qui nuit à l'intérêt public. Mais la Commission ne peut faire cela sans tenir compte des articles 276 et 277 de ladite *Loi* ("cette *Loi*" étant, tel qu'indiqué plus tôt dans l'article 23, la *Loi sur les chemins de fer*).

L'expression "en tenant compte de" ne signifie pas qu'il s'agit simplement de relire les articles. Elle signifie qu'il faut faire, dans tous les cas, dans le cadre de toute enquête menée par la Commission en vertu de l'article 23, une détermination des coûts relatifs aux taux et que tout taux substitué par la Commission parce qu'elle l'a rejeté doit se révéler en conformité avec la loi.

has been violating the law, insofar as any of these losses relate to rail movement.

The importance that Parliament attached to the provisions requiring, and establishing criteria for, compensatory rail rates and empowering the Commission to disallow non-compensatory rates is emphasized in Parliament's 'carry- over' provisions in section 23 of the *National Transportation Act*. That section is the freight rate appeal section of the *National Transportation Act*. Section 23 gives the Commission no jurisdiction of its own motion but an appeal under the section, activates -- triggers -- the Commission's jurisdiction.

First there is a determination by the Commission as to whether there is a prima facie case that a rate, and the effect thereof, may prejudicially affect the public interest. If the Commission concludes that that may be, a full-scale investigation follows in which the Commission shall have regard for all considerations that appear to it to be relevant, including matters set out in subsection 3(a) and (b) of section 23.

Subsection 4 contains a significant reference in respect of below cost rates. It empowers the Commission to take remedial action on a rate found to be prejudical to the public interest. But the Commission cannot do that without "having regard to sections 276 and 277 of that *Act*" ("that *Act*", by previous reference in section 23, being the *Railway Act*).

"Having regard to" does not mean merely to read the sections over. It means, in every instance, as part of any investigation conducted by the Commission under section 23, that a cost determination must be made in respect of the rates and that any rate substituted by the Commission for a rate disallowed must be one that meets the test of the law. It must thus be a rate that

Ce taux doit donc dépasser "le coût variable du mouvement du trafic en cause tel que l'a déterminé la Commission".

Les pertes annuelles subies par le CN en raison des opérations de messagerie auraient drainé toute entreprise de camions et aurait mené cette entreprise à la faillite en deux ou trois ans. Le CN a été capable d'essuyer de telles pertes pour une seule raison: il s'agit d'une société de la Couronne qui est la propriété du public. Sa situation générale actuelle est que, au moyen d'une nouvelle capitalisation, on en a fait une société rentable. Par conséquent, elle peut en ce moment, à l'aide des ressources accessibles, subir des pertes importantes causées par ses opérations de messagerie, quoiqu'il s'agisse d'un gaspillage.

L'exploitation à perte d'un mode de transport dans le cas du transport d'une sorte de marchandises de messagerie particulières produit deux résultats négatifs: (1) le paiement de la totalité des frais devient la responsabilité des autres expéditeurs chargés des autres marchandises à mesure que les moyens sont pris pour récupérer les pertes; (2) elle impose aux moyens rivaux un plafond des prix de "vente à perte" qui est spécifiquement défendu par le Parlement dans la *Loi sur les coalitions*. Les chemins de fer, en ce qui concerne la fixation des prix, sont dispensés, en vertu de l'article 279 de la *Loi sur les chemins de fer*, des prescriptions de la *Loi sur les coalitions*. La Commission canadienne des transports, en ce qui concerne la fixation des prix suivant la pratique des "ventes à pertes" effectuée par les chemins de fer relevant de la juridiction fédérale, est donc le seul protecteur de tout intérêt qui serait autrement protégé par la *Loi sur les coalitions*.

L'absorption par un expéditeur des coûts de transport des marchandises d'un autre expéditeur - entraînée par des taux qui n'excèdent pas au moins le coût variable du transport de marchandises - soulève une question de politique publique qui est si évidente et si puissante qu'elle ne peut être délinéée au point où nous en sommes. Il suffit de dire que le Parlement a déclaré que si, par mesure de politique publique (qui se distingue de l'exercice de la discrétion directoriale de la part du transporteur pour ce qui est de s'engager dans la fixation des prix suivant la pratique des "ventes à pertes"), un mo-

"exceeds the variable cost of the movement of the traffic concerned as determined by the Commission".

The annual losses on express operations reported by CN would drain any motor truck enterprise and drive it into bankruptcy within two or three years. CN has been able to sustain such losses for one reason and one reason only: it is a publicly owned Crown corporation. Its overall position now is that, by yet another recapitalization, it has been rendered a profitable corporation. Thus it is able, at this time, on available resources, to sustain heavy express losses, wasteful though these may be.

The operation of a mode of transport below cost in carrying a particular kind of freight traffic has two negative results: (1) it shifts the payment of full cost on to the backs of other shippers of other traffic, as the mode moves to recoup its loss; (2) it imposes upon rival modes a "loss leader" price ceiling specifically forbidden by Parliament in the *Combines Act*. The railways, in respect of pricing, are exempt, under section 279 of the *Railway Act* from the *Combines Act*. The Canadian Transport Commission, in respect of loss-leader pricing by a railway under federal jurisdiction, is thus the sole protector of any interest that would otherwise be protected under the *Combines Act*.

The absorption by a shipper of someone else's freight costs -- stemming from rates that did not exceed at least the variable cost of moving the traffic -- raises a question of public policy so obvious and so potent that it need not be delineated here. Suffice it to say that Parliament has declared that if, as a matter of public policy (as distinct from the exercise of "managerial discretion" of the carrier to engage in "loss leader" pricing) a mode of transport is to carry freight below cost, it is to be compensated "so far as practicable". Parliament's requirement, in this regard, is clearly set out in the national trans-

yen de transport doit servir au transport des marchandises à perte, il doit y avoir une compensation "dans la mesure où c'est possible". Les exigences du Parlement, à cet égard, sont énoncées clairement dans la politique nationale du transport - article 3c) de la *Loi nationale sur les transports*:

> que chaque moyen de transport soit, autant que possible, indemnisé pour les ressources, les facilités et les services qu'il est tenu de fournir à titre de service public commandé.

Cette politique du Parlement, si elle est totalement mise en vigueur, permettrait d'envisager la possibilité de faire transporter les marchandises à perte, mais ce, seulement dans le cas d'un "service public commandé" - commandé par le Parlement. Le mouvement à perte des marchandises, dans de telles circonstances, est prévenu au moyen de la mesure du Parlement qui vise l'indemnisation du transporteur. Les autres expéditeurs - ceux qui ne sont pas concernés pas le transport des marchandises effectué au titre d'un service public commandé - sont donc protégés contre le risque de voir ajoutés à leurs taux les coûts du transport à perte des marchandises de quelqu'un d'autre.

Si l'on passe de l'effet produit sur les expéditeurs à l'effet produit sur les moyens de transport rivaux par la facturation suivant la pratique de la vente à perte des chemins de fer, le problème - qui est reconnu dans la loi -c'est que les moyens, avec leur niveau de concurrence, ne sont pas, au niveau des éléments, de force égale. Alors que les revenus bruts provenant des marchandises transportées par chemin de fer et par camionnage 'pour compte d'autrui', par exemple, sont révélateurs - des 8.5 milliards de dollars tirés du transport de marchandises par camion, par train, par navire et par avion, 47 pour cent provenaient des entreprises de camionnage 'pour compte d'autrui' et 38 pour cent des services ferroviaires du CN et du CP - et alors que ces revenus bruts signifient que des géants se font concurrence, il ne faut pas oublier que l'un des géants, le chemin de fer, est constitué au Canada de deux sociétés - le CN et le CP

portation policy -- section 3(c) of the *National Transportation Act*:

> each mode of transport, so far as practicable, receives compensation for the resources, facilities and services that it is required to provide as an imposed public duty.

That policy of Parliament, if carried fully into effect, does contemplate the possibility of traffic being carried at a loss, but only in the case of "an imposed public duty" -- imposed by Parliament. Movement of traffic at a loss in such circumstances is anticipated by Parliament's remedy: that the carrier "receives compensation". Thus other shippers -- those not involved in the traffic that is moved as an imposed public duty -- are protected from having loaded on to their rates the costs of someone else's traffic carried at a loss.

Turning from the impact upon shippers to the impact on rival modes of transport of railway "loss leader" pricing, the problem here -- recognized in the statute -- is that the modes, competitive as they are, are not, in respect of their components, of equal strength. While the gross revenues for freight, as an example, of the rail and 'for-hire' trucking modes, are illuminating -- of the $8.5 billion for truck, rail, water and air in 1978, 'for-hire' trucking accounted for 47 percent and CN and CP together 38 percent -- and while those gross revenues connote gaints in competition, one must bear in mind that one giant, the railways, consists, in Canada, of two companies, CN and CP, that do 90 percent of all the rail business in the country. The other giant, 'for-hire' trucking, is made up of thousands of individual enterprises -- large, medium-sized and (among the thousands) small. On the trucking side any small enterprise may be lethally subject

- qui ont entre les mains 90 pour cent de toutes les affaires relatives aux chemins de fer au pays. L'autre géant, le camionnage 'pour compte d'autrui', est composé de milliers d'entreprises individuelles - importantes, moyennes et (comptées parmi les milliers) petites. En ce qui concerne le camionnage, toute petite entreprise pourrait être fatalement touchée par la facturation suivant la pratique des "ventes à pertes" si cette méthode était sujette à la "discrétion directoriale" des chemins de fer.

Cet aspect de la situation a attiré l'attention de la Commision royale MacPherson sur les transports dans son rapport de 1961 qui a élaboré après 134 jours d'audiences publiques à Ottawa et dans toutes les capitales provinciales du Canada. Dans le volume II du rapport, la Commission déclare aux pages 66 et 67.

> [traduction] On ne verra pas des directeurs éclairés exiger, pour le transport des marchandises, un tarif qui, selon toute apparence, leur rapporterait des revenus inférieurs aux débours directs, c'est-à-dire au coût directement afférent au transport. Une entreprise qui emploierait des méthodes de ce genre serait vite ruinée. Toutes choses égales d'ailleurs, la disposition du règlement ayant trait à la réglementation du tarif minimum serait superflue.
>
> Mais, justement, toutes les choses ne sont pas égales. En raison de l'ampleur plutôt considérable de leur organisation et de leurs ressources et de la permanence relative de leurs investissements, comparativement à ceux des compagnies qui assurent divers autres modes de transport, les chemins de fer pourraient s'ils le voulaient, en suscitant des gueres de tarifs par-ci par-là, engendrer une incertitude intolérable dans l'industrie du transport par camions, à tel point qu'une industrie de camionnage, même de premier ordre, ne pourrait subsister.
>
> La réglementation du tarif devra, comme par le passé, contenir une disposition relative au tarif minimum. Si ceci caractérisait la réglementation des tarifs de tous les modes de transport ce serait idéal, mais vu les difficultés d'ordre administratif et la réalité économique ce

to "loss-leader" pricing, should that come about at railway "managerial discretion".

This aspect of the situation engaged the attention of the MacPherson Royal Commission on Transportation in its report of 1961, framed after 134 days of public hearings in Ottawa and in all the capitals of the Provinces of Canada. In Volume II of the report, the Commission states at pages 66 and 67:

> Enlightened management in their own interest would not knowingly carry goods at a rate which yielded revenues below the direct out-of pocket costs, that is, those costs directly assignable to the traffic. To persist in the practice for any considerable length of time would ruin the company. Other things being equal, the regulatory provision for minimum rate control would be redundant.
>
> However, other things are not equal. Because of their relatively enormous size and resources, and the relative permanency of investment compared to firms engaged in other modes, the railways could create intolerable uncertainty in the trucking industry by sporadic rate wars, so that an efficient trucking industry could not persist.
>
> Rate regulation must continue to stipulate a minimum limit. Ideally this would be a feature of rate regulation for all modes, but administrative difficulties as well as economic reality make it less essential for the trucking industry so long as freedom of entry of new firms is permit-

n'est pas aussi essentiel pour l'industrie du camionnage, à condition qu'on permette aux nouvelles entreprises de prendre librement leur place. Une entreprise de camionnage qui établit des taux inférieurs aux frais directs d'un transport déterminé ne tardera pas à être remplacée. En attendant que ceci se produise il en résulte un transfert de revenu de l'entreprise à l'expéditeur.

ted. A trucking firm setting rates below the direct expenses of the movement will soon be replaced. Until that happens the effect will be a transfer of income from the firm to the shipper.

L'article 277 de la *Loi sur les chemins de fer* n'absout pas la Commission de la responabilité d'agir en raison de l'absence de plaintes - au contraire, l'article 277 de la *Loi*, de par sa nature propre, impose une responsabilité permanente quant à l'étude constante. Cette étude est déclenchée par les renseignements envoyés dans des plaintes "ou autrement".

Section 277 of the *Railway Act* does not absolve the Commission of the responsibility of acting because of the absence of complaint -- on the contrary, section 277 of the *Act*, by its very nature, imposes an on-going responsibility of constant review. The review is triggered by information coming in by complaint "or otherwise".

Dans le cas présent, le CN a, au cours d'une audience publique de la Commission, officiellement porté à notre attention les pertes subies en raison des opérations de messagerie. Le CN a donc effectivement fait savoir à la Commission que leurs taux ne couvraient pas leurs dépenses. Il n'y a sûrement pas un seul doute quant au devoir qu'a maintenant la Commission en ce qui concerne les règlements de base énoncés par le Parlement dans les articles 276 et 277 de la *Loi sur les chemins de fer*. Ce que l'on connaît présentement - ce que connaît particulièrement la Commission canadienne des transports dont la responsabilité est de tout savoir - c'est le niveau des taux qui doit prévaloir si les prix des services de messagerie du CN doivent dépasser au moins le coût variable de la fourniture de ce service.

In the present instance, CN, at a public hearing of the Commission, has brought its national express loss formally to our attention. CN has thus said, in effect, to the Commission: 'our rates do not cover our costs'. There is surely not the slightest doubt as to the Commission's duty now, having regard for the ground rules laid down by Parliament in sections 276 and 277 of the *Railway Act*. What is not known at the present time -- in particular by the Canadian Transport Commission, whose responsibility it is to know -- is the rate level that ought to prevail if CN's prices for express service are to exceed at least the variable cost of providing that service.

Il faut au moins carrément faire face à la possibilité que d'une telle enquête soient tirées des conclusions mettant en lumière l'incapacité du CN, au point de vue compétitif, en ce qui concerne le niveau des taux, de maintenir un service de messagerie par chemin de fer de dimensions traditionnelles et, en même temps, d'être conforme à la loi. Que cela soit effectivement le résultat d'une enquête qui, dans les circonstances, est obligatoire en vertu de la loi, ne constitue ni une raison ni une justification permettant à la Commission canadienne des transports de ne pas accepter sa juridiction en vertu des

One must face squarely the possibility at least that out of such an investigation will emerge conclusions as to the level of rates that point to the inability of CN competitively to carry on an express service by rail of traditional dimensions and, at the same time, comply with the law. That that may indeed be the outcome of an investigation, in the circumstances, mandatory under the law, is neither reason nor justification for the Canadian Transport Commission to decline its jurisdiction under sections 276 and 277 of the *Railway Act*. On the contrary, it is a possibility that steadily intensifies pressures on

articles 276 et 277 de la *Loi sur les chemins de fer*. Au contraire, il s'agit d'une possibilité qui intensifie progressivement la pression exercée sur la Commission afn qu'elle remplisse le devoir qui lui a été imposé par le Parlement.

Même s'il nous incombe, au titre du devoir de la Commission, d'administrer la loi - et, sans peur ni faveur, toutes les dispositions de la loi - devoir qui nous est donné par le Parlement, nous ne sommes pas indifférents au problème que le CN a rencontré dans la fourniture de son service de transport de marchandises de messagerie. La compagnie de chemin de fer a offert sur le marché un service traditionnel ayant la forme d'un service de messagerie, service qui a précédé l'industrie du camionnage (ce dernier est un rassemblement hétérogène d'entreprises qui domine aujour'hui l'industrie du transport au Canada et dont la contribution est encore peu connue et encore moins comprise). Ce que cela a apporté dans la lutte évidente qu'a menée la CN en vue de maintenir, bien que sous de nouvelles formes, le service traditionnel national de messagerie du passé se révélera selon les faits si l'enquête que nous recommandons est menée à bien. Ainsi, non seulement la Commission mais aussi tous les Canadiens concernés auront une perspective et des données plus importantes à partir desquelles ils pourront évaluer le cours que prendront les choses et la politique future relativement au transport des petites expéditions dans ce pays.

Résultats et conclusions

De son propre chef, la Commission a entrepris son enquête sur la qualité du service offert par les Chemins de fer Nationaux du Canada en Saskatchewan, en traitant plus particulièrement de la manutention des marchandises de messagerie, après que la CNTL se soit retirée des 38 itinéraires intraprovinciaux.

La surveillance effectuée par la Commission concernant les opérations de camionnage sur les 38 itinéraires du CN comportait deux étapes: (1) les inspections effectuées par les fonctionnaires de la C.C.T. dans les communautés rurales et fondées sur les plaintes ainsi que les vérifications de routine même dans les cas où aucune plainte n'a été formulée et (2) les audiences publiques tenues à Regina et Saskatoon, lesquelles ont constitué notre enquête officielle en vertu de *l'ordonnance du Comité R-25772*. L'effort de

the Commission to carry out the duty imposed upon it by Parliament.

While it is incumbent upon us, having regard for the Commission's duty to administer the law -- and, without fear or favour, all of the provisions of the law -- given to us by Parliament, we are not unheeding of the problem CN has encountered in the provision of express transport. The Railway has had a traditional service to market in the form of express, a service that antedated the trucking industry (the latter a great heterogeneous conglomeration of enterprises that today towers over the transportation scene in Canada, and whose contribution is little known still and still less understood). What this has brought in the obvious struggle of CN to maintain, albeit in new forms, the traditional national express service of the past, will, if the investigation we recommend takes place, unfold factually. Thus not only the Commission, but all affected Canadians, will gain further perspective and background from which to assess the future course and policy pertaining to small shipment transport in this country.

Findings and Conclusions

Of its own motion, the Commission embarked on its inquiry into the standard of service furnished by the Canadian National in Saskatchewan, with particular reference to the handling of express traffic, following upon the withdrawal of CNTL from the 38 intra-provincial highway routes.

The Commission's monitoring of trucking operations on CN's former routes consisted of a two-tiered approach: (1) The inspections carried out by C.T.C. officers in the rural communities on the basis of complaints as well as routine checks even where there had been no complaints and (2) public hearings held at Regina and Saskatoon, which constituted our formal inquiry under *Committee Order R-25772*. There was thus a total monitoring effort -- in the field and, through the medium of submissions and evi-

surveillance qui a été fait a donc été total, que ce soit sur place ou au moyen des soumissions et des témoignages de tous les intéressés, lors des audiences mêmes.

Les plaintes relatives au service, mêmes les plaintes portant préjudice si l'on tient compte des faits, n'attestent pas automatiquement qu'il y a eu négligence au niveau de la qualité du service aux termes de l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*; cela dépend si la plainte est fondée sur des circonstances qui sont à prévoir, de temps en temps, relativement au mouvement des marchandises par quelque moyen que ce soit, ou sur une négligence délibérée et préméditée conduisant au refus de fournir un service de qualité dans le cas d'un service depuis longtemps offert. À notre avis, il s'agit dans le dernier cas d'un manquement au devoir en vertu de l'article 262; le premier - le manquement sporadique - n'en est pas un.

Après avoir consulté à nouveau le rapport provisoire du Conseil consultatif des transports de la Saskatchewan, nous avons pensé que ce rapport présentait une méthode d'approche raisonnable à l'une des plaintes les plus fréquentes que nous avons reçues - la fréquence du service dans les plus petites communautés de la Saskatchewan. Cette déclaration apparaît dans le rapport du Conseil (page 30):

> [traduction] Le Conseil croit que les communautés ont un droit fondamental aux services. Cependant, le niveau ou la fréquence de ces services ne sera pas le même pour toutes les communautés. Il est possible de réduire les coûts ou de les maintenir à un niveau moindre en ajustant la fréquence de façon à ce que les chargements transportés soient complets. Dans les cas des communautés moins importantes et éloignées, il sera nécessaire de faire des compromis en ce qui concerne le niveau du service et les coûts acceptables.

Le Comité a conclu qu'un grand nombre des autres plaintes portait sur des défaillances particulières du service, qu'elles n'étaient formulées qu'occasionnellement et qu'elles ne faisaient pas partie d'un ensemble de plaintes fréquentes ou semblables. Cela, en soi, ne permet pas de rejeter la validité d'une plainte. Mais est-ce qu'une défaillance isolée du service qui n'est pas avant-

dence of all concerned, at the hearings themselves.

Complaints about service, even complaints justifiable on the basis of facts, do not as an automatic consequence certify dereliction of service standards under section 262 of the *Railway Act*. The question is whether the complaint is founded on circumstances bound to occur, from time to time, in the movement of freight, by whatever mode, as contrasted with deliberate, premeditated negligence leading to denial of a suitable standard of service that had long been provided. The latter is dereliction of duty under 262, in our view; the former -- the sporadic failure -- is not.

Returning again to the interim report of the Saskatchewan Advisory Council on Transportation, we thought that there was a reasonable approach in that report to one of the most persistent complaints we received -- the frequency of service to smaller communities in Saskatchewan. This statement appears in the Council's Report (page 30):

> The Council believes that communities have a basic right to services. However, the level of frequency of such service will not be the same to all communities. Costs can be reduced or kept down by adjusting frequency so that full loads are carried. In the case of small and remote communities, some compromise will be required between level of service and acceptable costs.

The Committee found that many of the other complaints were about single lapses in service, isolated in time as to their occurrence, and not part of a recurrent or similar experience. That, in itself, does not dispose of the validity of a complaint. But is an isolated lapse in service that does not emerge as the forerunner of a consistent pattern really a candidate for examination and

coureur d'une tendance conséquente peut réellement faire l'objet d'études et de réglementation en vertu de l'article 262? Dans la plupart des circonstances de ce genre, nous croyons que non.

Il est aisé de constater qu'il y a eu des manquements et des erreurs. Mais il s'agissait de cas isolés et peu nombreux. Ils ne correspondaient pas à la norme de service que les expéditeurs avaient connue de façon régulière.

Aucun effort d'imagination ne pourrait nous faire conclure que la direction du CN a négligé de se conformer à l'article 262 dans la façon dont elle a réorganisé ses opérations de transport des marchandises de messagerie en Saskatchewan. La direction a fait un effort positif puisqu'elle avait pris la décision qu'elle avait le droit de prendre - le remplacement des camions de la compagnie ferroviaire, sur les itinéraires intraprovinciaux, par les camions des entreprises intermédiaires de transport 'pour compte d'autrui' - afin de maintenir et, en fait, de garantir la livraison des paquets expédiés par le CN Express.

Il n'y a cependant pas de statu quo dans une telle situation: le statu quo n'est maintenant certainement pas que le CN que l'on sait respecter ses obligations en vertu de l'article 262, soit libéré de la surveillance du Comité des transports par chemin de fer concernant son service actuel ou à venir dans la Saskatchewan. Au contraire, notre engagement, aux termes de la loi, demeure tel qu'énoncé dans notre décision du 21 mars 1977 dans laquelle nous avons traité d'événements quelque peu similaires concernant le Canadien Pacifique Limitée dans la province de la Saskatchewan. Nous avons maintenu, à ce moment, et nous répétons aujourd'hui, quant aux Chemins de fer Nationaux du Canada, ce qui suit:

> Le trafic des expéditions express et des petites expéditions qui passe de l'expéditeur au consignataire au Canada est maintenant presque entièrement transporté par camion dans toutes les provinces - qu'il s'agisse d'un service de transport routier fourni par les compagnies de chemin de fer elles-mêmes ou par des entreprises indépendantes. Cette façon de procéder semble être acceptée par la grande majorité des expéditeurs et a rendu pos-

ruling under section 262? In most circumstances of this kind, we say that it is not.

That there were some failures and that there were some errors can be readily acknowledged. But these were isolated instances, not large in number. They were not the norm of service consistently experienced by shippers.

By no stretch of the imagination could we reach a conclusion that the management of CN Express failed to comply with section 262 in the manner in which its express traffic operations were re-arranged in Saskatchewan. There was a positive effort by management, having made the decision management was entitled to make -- the replacement of railway trucks on intrapro vincial routes with the trucks of interlining 'for-hire' carriers -- to maintain and, indeed, to guarantee, the delivery of parcels consigned via CN Express.

There is, however, no status quo in a situation like this: the status quo now is certainly not that CN, having been found to be responsive to its obligations under section 262, is free from the surveillance of the Railway Transport Committee as to either its present or future performance in Saskatchewan. On the contrary, our commitment, under the law, remains as stated in our Decision of March 21, 1977, in which we dealt with somewhat similar events pertaining to Canadian Pacific Limited in the Province of Saskatchewan. We held then, and we repeat it now, in reference to Canadian National:

> The express and small shipment traffic that flows from shipper to receiver in Canada is now moved almost entirely by highway transport in all provinces -- be it highway transport provided by railway companies themselves or that provided by independent entrepreneurs. This appears to be acceptable to the vast majority of shippers and has made it possible to provide fast, efficient service in the movement of small shipments. In the Commit-

sible la fourniture d'un service rapide et efficace concernant le mouvement des petites expéditions. De l'avis du Comité, cette méthode sert bien l'intérêt du public.

tee's views, the public interest is well served thereby.

Cette évolution ne pose pas de nouveaux problèmes en ce qui concerne l'interprétation de la loi. Quoique l'article 262 ait été ajouté aux Statuts du Canada au moment où l'industrie du camionnage était inexistante dans le pays - dans le temps où les compagnies ferroviaires jouissaient d'un monopole quant au transport des marchandises et des voyageurs d'une ville à l'autre - il s'applique également aujourd'hui. Le rapport soumis au Comité souligne qu'une révolution au sein de notre système de transport a effectivement eu lieu. Le transport par véhicules à moteur - l'automobile, l'autocar et le camion - en est venu à tenir une place prédominante dans les secteurs du transport des marchandises et des voyageurs qui appartenaient autrefois exclusivement au chemin de fer.

This development poses no new problem in the interpretation of the law. Although section 262 became a part of the Statutes of Canada at a time when there was no trucking industry in this country -- when the railways enjoyed a monopoly of intercity freight and passenger transport, it speaks as of the present day. The Report submitted to the Committee points out that a virtual revolution of our transportation system has taken place. Motor transport --the private automobile, bus and truck -- has come to occupy a predominant position in sectors of freight and passenger traffic that formerly were the exclusive preserve of the railways.

Le Comité, lors des diverses décisions qu'il a prises relativement à cette évolution, n'a pas tenté de revenir en arrière mais a plutôt essayé, tout en respectant les principes de la *Loi nationale sur les transports*, de définir les responsabilités actuelles des compagnies ferroviaires à la lumière de l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer* en tenant compte de l'évolution du transport par véhicules à moteur sous toutes ses formes, qu'il constitue un complément aux compagnies ferroviaires ou qu'il fasse concurrence à ces dernières.

The Committee, in its various decisions relating to this development, has not sought to turn back the clock but, in keeping with the principles of the *National Transportation Act* has attempted to define the present-day responsibilities of railway companies in the light of section 262 of the *Railway Act*, having regard for the development of motor vehicle transport in all its forms, whether complementary to the railways or competitive with them.

En tenant compte de ces considérations, comme il se doit, le Comité est toujours tenu par son devoir de veiller à ce que des installations adéquates et convenables soient fournies par les compagnies ferroviaires ... conformément aux responsabilités imposées par l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Taking into account, as it must, these considerations, the Committee continues to be seized with its duty of seeing to it that adequate and suitable accommodation for traffic is provided by the railways... in accord with the responsibilities imposed by section 262 of the *Railway Act*.

Et aussi, dans la même décision du 21 mars 1977:

And again, in the same Decision of March 21, 1977:

De la même façon, la fourniture de représentants à contrat ou d'agents mobiles ... doit toujours être maintenue à un

Likewise, the supply of contract representatives, or drop agents... must continue to be maintained at a number of points on an

certain nombre de points lorsque c'est nécessaire, et le Comité a l'intention de veiller à ce que cet aspect de la situation fasse l'objet d'une surveillance continue.

'as necessary' basis, and the Committee intends to keep this aspect of the situation under continuing review.

Quand nous avons parlé de "circonstances assez semblables" relativement à la situation qui faisait l'objet de notre décision rendue le 21 mars 1977, nous avions en tête, en recourant à ces termes qualificatifs, le fait qu'il existe deux différences fondamentales entre les situations qui se sont présentées lorsque les Chemins de fer Nationaux du Canada se sont retirés du secteur du camionnage intraprovincial en Saskatchewan, par rapport à l'abandon antérieur par le Canadian Pacifique de ses itinéraires intraprovinciaux de la province.

When we spoke of "somewhat similar events" pertaining to the situation that was the subject of our Decision of March 21, 1977, we had in mind, in the use of those qualifying words, the fact that there are two fundamental differences in the situation that arose with the departure of Canadian National from the intra-provincial trucking field in Saskatchewan as compared with the previous departure of Canadian Pacific from its intraprovincial highway routes in the Province.

En premier lieu, lors de l'enquête de 1976 qui a été menée par le Comité des transports par chemin de fer, on fait face à un facteur d'incertitude considérable qui était dû à la politique de la Commission du trafic routier de n'émettre que des permis temporaires aux entreprises intermédiaires remplaçant le Canadien Pacifique Transport sur les itinéraires que cette dernière entreprise avait abandonnés; cette politique a été réitérée par le président de la Commission dans le témoignage qu'il a rendu lors des audiences de l'enquête, lorsqu'il a dit que rien ne garantissait qu'une entreprise intermédiaire de camionnage possédant un permis temporaire serait capable d'obtenir confirmation de ce permis au moyen d'une licence du genre normalement émis par la Commission.

In the first place, the inquiry of 1976, carried out by the Railway Transport Committee, was confronted with a factor of considerable uncertainty, stemming from the Highway Traffic Board's policy of issuing only temporary permits to interline truckers replacing Canadian Pacific Transport on the routes that the latter undertaking had vacated, a policy reiterated by the Board's Chairman in his evidence at the inquiry hearings when he said that there was no guarantee that any interline trucker holding a temporary authority would be able to obtain confirmation of the authority in a licence of the type normally issued by the Board.

Comme l'a indiqué le Comité des transports par chemin de fer dans sa décision du 21 mars 1977:

As the Railway Transport Committee pointed out in its Decision of March 21, 1977:

> Le permis temporaire constitue de façon évidente une entrave à la conclusion d'ententes de crédit satisfaisantes et à la fourniture de tous les véhicules et installations de terminus qu'un opérateur possédant un permis permanent aurait pu sans problème prendre en main en échange d'une rémunération adéquate pour les services fournis.

> The temporary licence is obviously a barrier to satisfactory credit arrangement and to the provision of all of the vehicles and terminal facilities that would normally be taken in stride by a permanently-licenced operator, receiving adequate remuneration for services provided.

Persuadé de cela, le Comité a déclaré, plusieurs paragraphes plus loin, dans sa décision du 21 mars 1977:

With this very much in mind, the Committee, several paragraphs further along in its Decision of March 21, 1977, stated:

Le Comité espère très fortement qu'avec l'émission de la présente décision, la Commission du trafic routier de la Saskatchewan, en ce qui concerne le secteur du camionnage, sera capable de traiter les demandes de permis permanents pour les itinéraires que des camionneurs ont desservis, pendant plus de neuf mois, en vertu de permis temporaires. Une telle mesure prise par la Commission, doublée du programme de surveillance continue dirigé par le Comité des transports par chemin de fer, permettrait de stabiliser la situation et, en même temps, de fournir des services à chacun des 100 points de l'E.T.A., services qui seraient tout-à-fait suffisants pour répondre aux besoins des communautés rurales de la Saskatchewan.

It is the Committee's strongly-expressed hope that with the issuance of this Decision, the Highway Traffic Board of Saskatchewan, in the trucking sector, will be able to process the applications for permanent licences on the routes on which, for more than nine months, truckers holding temporary licences have been serving. Such action by the Board, coupled with the continuing monitoring program of the Railway Transport Committee, should stabilize the situation and at the same time, lead to the provision of service to all E.T.A 100 points entirely adequate to the needs of rural Saskatchewan.

Les permis que possèdent les entreprises de camionnage intermédiaires et qui ont été émis par la Commision du trafic routier sont, en ce qui concerne les itinéraires abandonnés par la CNTL, les permis à long terme habituels. Il faudrait être un opérateur plutôt médiocre, sinon irresponsable, pour perdre un tel permis pour une raison ou une autre. La signification de tout ceci, c'est que l'absence de stabilité de la situation qui a fait de la détermination du C.T.C.F. en vertu de l'article 262 un problème difficile à résoudre en 1977 a été remplacée, dans les circonstances présentes, par la stabilité au sein des opérations intermédiaires de camionnage. Ces entreprises ont un droit garanti de continuer leurs opérations en raison des permis émis par la Commission du trafic routier - en fait, leur avenir est assuré dans la mesure où leur rémunération constitue une compensation suffisante aux services qu'ils rendent aux expéditeurs et pourvu, naturellement, que le service qu'ils offrent est suffisant pour répondre aux besoins des communautés situées sur leurs itinéraires.

The licences held by the interline truckers and issued by the Highway Traffic Board are, on the routes vacated by CNTL, the normal long-term licences. A trucker would have to be a very poor, if not irresponsible, operator to forfeit such a licence for cause. What this means is that the lack of stability in the situation that made the R.T.C.'s determination under section 262 a difficult matter in 1977, has been replaced, in the present circumstances, by stable interline trucking operations. These operations have an assured right to continue on the basis of the licences issued by the Highway Traffic Board -- in fact, they have an assured future as long as the remuneration they receive compensates them adequately for the services they render to the shipping public and providing, of course, that the service rendered is adequate to the needs of the communities along their routes.

Autre différence fondamentale entre les situations, l'enquête antérieure menée en Saskatchewan en 1976 s'était engagée dans des sentiers inexplorés puisque l'on a évalué la force et les problèmes de l'industrie du camionnage

Another fundamental difference in the situation is that the previous inquiry in Saskatchewan in 1976 moved in largely uncharted waters in assessing the strength and problems of Saskatchewan interline trucking industry, whereas

intermédiaire en Saskatchewan, alors que l'enquête qui fait l'objet du présent rapport et de la décision qui l'accompagne a été avantagée par l'existence du rapport provisoire portant sur le transport routier en Saskatchewan qui a été préparé par le Conseil consultatif des transports en Saskatchewan.

La question du moment et de la soumission des plaintes ne suscite habituellement pas de remarques dans un rapport de ce genre. Cependant, lors de l'enquête qui nous intéresse, nous avons pris connaissance d'une situation des plus inhabituelles concernant la façon dont les plaintes avaient été formulées par les expéditeurs de la Saskatchewan relativement au service de messagerie du CN.

Un grand nombre de plaintes provenant des utilisateurs semblaient avoir été conservées, tel quel, en vue d'une quelconque audience à venir de la C.C.T.. Ce n'est pas que nous avons négligé de les chercher. Nous avons exercé une surveillance. Nos inspecteurs sont allés dans les communautés rurales et ont tenté d'obtenir que des plaintes soient formulées, s'il en était. Nous avons fait monter ces mêmes inspecteurs au banc des témoins lors de nos audiences. Ils pouvaient être contre-interrogés par tous les intéressés.

Toute personne qui considère qu'elle a une plainte fondée à formuler concernant le service de marchandises de la compagnie ferroviaire a le droit, bien sûr, de taire cette plainte à la Commission. Cependant, ce qui est regrettable à ce sujet, c'est qu'une plainte formulée et traitée sans tarder correspond à "l'once de prévention qui vaut une livre de remèdes." C'est le cas parce que le fait de faire enquête a pour effet d'éliminer les possibilités de répétition.

On ne peut qu'être perplexe lorsque des plaintes individuelles, dont un grand nombre ont été formulées depuis longtemps, ne font surface que lorsque nous arrivons de notre propre chef - non avertis de ces plaintes - afin de vérifier la situation au moyen d'une enquête publique.

Ce qui nous rend perplexes, c'est la question des quelques 60 lettres de plaintes concernant le

the inquiry which is the subject of this Report and Decision had the distinct advantage of the Interim Report "Highway Transportation in Saskatchewan" prepared by the Saskatchewan Advisory Council on Transportation.

The matter of timing and submission of complaints is not one that normally would require comment in a report of this kind. In this inquiry, however, we encountered a most unusual situation as to how complaints were made by Saskatchewan shippers in respect of the express service of CN.

Many user complaints seemed to have been "saved", as it were, for some future C.T.C. hearing. It is not that we failed to try to find them. We monitored. Through our inspectors we went out to the rural communities and sought out complaints, if any. We put those self-same inspectors into the witness box at our hearings. They were open to cross-examination by all concerned.

It is, of course, the right of any person who perceives that he or she has a legitimate complaint about railway freight service to withhold that complaint from the Commission. The regrettable part about that, however, is that a complaint promptly made and promptly attended to becomes "the ounce of prevention worth a pound of cure". That is so because investigation of it has the obvious effect of screening out recurrences.

It cannot be other than perplexing that individual complaints, a number of long standing, do not surface until -- unaware of those complaints -- we come along and, of our own motion, check the situation by public inquiry.

Perplexing to us is the matter of the approximately 60 written complaints about CN

service de messagerie offert par le CN. Pour une raison ou une autre, tel qu'indiqué plus tôt, ces lettres de plaintes ont été envoyées à l'organisme des transports du gouvernement de la Saskatchewan et conservées à cet endroit, comme l'indique la date de chacune des lettres, pendant des périodes allant jusqu'à six mois avant d'être remises, lors de notre audience, au fonctionnaire d'audiences de la Commission.

Malgré le fait que nous ayons tenu les audiences à Saskatoon plutôt qu'à Regina afin d'être plus près des 60 plaignants, malgré les 60 interurbains faits à tous les plaignants lorsque nous étions encore à Regina, malgré les 60 télex envoyés à titre de rappel à chacun des plaignants leur donnant les détails concernant la date et le lieu des audiences à Saskatoon et les invitant à s'y présenter afin de répéter et d'appuyer leurs plaintes, nous n'avons pu en convaincre que quelques-uns à venir se présenter en public afin de raconter leur version.

Nous n'avons pas l'intention, en faisant part de notre préoccupation concernant la méthode adoptée relativement aux plaintes, de rejeter ou de décourager la formulation de toute plainte légitime à l'égard d'un transporteur qui nous est assujetti et qui s'est montré incapable de faire le travail. Loin de là! Nous tentons, afin de répondre rapidement aux plaintes, de leur donner des suites positives, le but étant de veiller à ce que le transporteur fournisse, en ce qui concerne les marchandises à transporter, le meilleur service possible auquel on peut raisonnablement s'attendre dans les circonstances du moment.

Il arrive rarement, sinon jamais, que nos inspecteurs, lorsqu'ils vont travailler en vue de vérifier une plainte et de rectifier la situation, considèrent que l'intransigeance ou la malveillance des transporteurs fait obstacle à leur travail. Il est de la nature de la plupart des gens de vouloir faire du bon travail et, à ce sujet, les fonctionnaires des chemins de fer concernés ont habituellement démontré qu'ils ne faisaient pas exception. Il ne fait pas de doute que l'expérience de la Commission s'est fondée sur cela pour ce qui est d'obtenir que des mesures rectificatives soient prises eu égard à la plupart des

Express service. For some reason, as noted earlier, these letters of complaint were sent to the Transportation Agency of the Government of Saskatchewan and held there, as revealed by the date on each letter, for periods of up to six months before being turned over, at our hearing, to the Hearing Process Officer of the Commission.

Despite the fact that we moved the hearings from Regina to Saskatoon to bring us into close contact with all of these 60 complainants, despite the 60 long distance telephone calls made to all of the complainants while we were still in Regina, despite the 60 follow-up telexes that were sent to each complainant furnishing details as to the date and location of the Saskatoon hearings and inviting their attendance to repeat and support their complaints, we were able to entice only a very few to come forward publicly and tell us their story.

We stated our concern about the approach adopted in regard to complaints not with the intent of turning away, or turning off, any legitimate complaint about a carrier under our jurisdiction having fallen down on the job. Far from it! We seek, in the interest of prompt disposition of complaints, to channel the complaints along constructive lines, the object being to ensure that, for the traffic offered, the carrier provides the best possible service that reasonably can be expected in the circumstances.

Seldom, if ever, do our inspectors find, when they go to work to rectify a complaint, that they are impeded by carrier intransigence or ill-will. It is in the nature of most people to want to do a good job and, in that regard, railway officers concerned have not usually proved to be a breed apart. No doubt that has been the basis of the Commission's experience in obtaining remedial action in respect of most service complaints without ever having to trigger formal, and often adversarial, proceedings that entail the expenditure of time and money. Bringing together the

plaintes relatives au service sans jamais n'avoir à recourir à des méthodes formelles et souvent défavorables qui entraînent des pertes de temps et d'argent. En invitant les parties à des discussions non formelles et définitives dans une atmosphère de conciliation, les enquêteurs de la Commission ont établi un record en ce qui concerne le traitement fructueux des plaintes et ce, avec l'aide des personnes intéressées, qui ont fait preuve de bonne volonté.

parties for informal, definitive discussion in an atmosphere of conciliation, the Commission's investigating officers have established a highly successful record of rectifying complaints, aided, usually, by the goodwill of those concerned.

D'un autre côté, il est du devoir de la Commission d'intervenir - comme elle l'a fait lors de la présente enquête et avant, à d'autres occasions - lorsque les conséquences de ce qui se produit peuvent faire jaillir la question des normes de service existantes prévues à l'article 262.

On the other hand, it is the Commission's duty to step in -- as it did in this inquiry and as it has done before -- when the implications of what is happening may be such as to throw into question the matter of existing service standards provided for in section 262.

La soumission de plaintes "à retardement" -- celles qui visent les cas de manquement ou de service de qualité inférieure qui ont été formulées il y a de cela des semaines ou des mois - signifie souvent que la piste est brouillée au moment où ces plaintes sont présentées à la Commission canadienne des transports. Si le problème indique le début d'une tendance à la baisse en ce qui concerne un aspect particulier du service de la compagnie ferroviaire, cette tendance ne peut être écrasée dans l'oeuf si la Commission n'en est informée que des semaines ou des mois plus tard.

Delayed-action submissions of complaints -- those about an instance of lapse, or inferior service, that occurred weeks or months ago -- often mean that the trail has run cold by the time such complaint is filed with the Canadian Transport Commission. If the problem marks the beginning of a trend downward in some particular phase of the railway's service, it cannot be nipped in the bud if the Commission is not made aware of it until weeks or months have gone by.

L'expéditeur devrait en premier lieu adresser une plainte au transporteur - la mettre sur papier, même s'il n'y a qu'un paragraphe ou deux, et en conserver un exemplaire de façon à ce qu'il y ait un dossier de la plainte chez l'expéditeur et chez le transporteur. Aprés qu'une période raisonnable de temps se soit écoulée - mais pas après une longue période de temps - un rappel par téléphone devrait être effectué. Est-ce que la lettre ou la note a été reçue? Qu'est-ce qu'on est en train de faire à ce sujet? Si la plainte est adressée par téléphone, le nom du représentant de l'entreprise de transport qui l'a prise en note devrait être obtenu. Si celui qui prend note de la plainte refuse de donner son nom au téléphone, il est à peu près certain que la plainte n'est pas traitée d'une façon satisfaisante.

The first action by the shipper ought to be to complain to the carrier -- put it on paper, even if only a paragraph or two, and retain a copy so there is a record of the complaint in the hands of both shipper and carrier. Within a reasonable period of time -- but not a long period -- there should be a follow-up by telephone. Has the letter or note of complaint arrived? What is being done about it? If the complaint is pursued by telephone, the name of the carrier representative spoken to should be obtained. if the recipient of the complaint refuses to divulge, on the telephone, his or her name that is a strong indication that the complaint is not being looked after in a satisfactory fashion.

Lors d'audiences, des expéditeurs viennent de temps en temps témoigner: "J'ai parlé à quelqu'un au téléphone (au bureau du transporteur)

We receive shipper evidence at hearings, from time to time: "I spoke to someone on the 'phone (at the carrier's office) about my com-

au sujet de ma plainte - je ne sais pas qui c'était mais je me souviens d'avoir téléphoné." Çà, c'est une piste brouillée. À qui le plaignant s'est-il adressé? Armé de ce renseignment, la Commission peut retracer l'évolution, s'il en est, du suivi au sein de l'organisation du transporteur.

Résumons donc notre position concernant cette question des plus importantes, celle des plaintes relatives au service. À la base, les transporteurs et les expéditeurs doivent travailler ensemble afin de respecter leurs préoccupations et leurs objectifs mutuels; de plus, les lacunes qui ont été dévoilées dans le système de transport et auxquelles on n'a pas remédié rapidement devraient être signalées à la Commission de façon à ce que nous puissions nous y attaquer.

En Saskatchewan, de toute évidence, l'endroit où il faut appeler est l'Administration centrale de la Division de l'ouest de la Commission canadienne des transports. Ce bureau représente la Commission dans l'ouest du Canada en ce qui concerne les questions importantes relatives à la réglementation, particulièrement des chemins de fer dans le cas du présent rapport, le fait que notre Division de l'ouest du Canada se trouve à Saskatoon en fait un répondant pratique et toujours prêt lorsque surviennent des problèmes relatifs au service. Les bureaux de la Division de l'ouest, où travaillent deux des 17 membres de la Commission, ainsi qu'un personnel de soutien intéressé, se trouvent au Troisième étage, 350 - 3ième Avenue nord, Saskatoon (Saskatchewan) S7K 6G7. Le numéro de téléphone (306) 665-5201.

Dans sa conclusion, le jury a tenu compte des documents, des pièces et des témoignages déposés ainsi que des lettres qui lui ont été soumises au cours de l'enquête. Nous remercions tous les participants, notamment l'avocat des Chemins de fer Nationaux du Canada et les autorités provinciales de la Saskatchewan pour leur participation indéfectible, le public, les représentants municipaux et d'organisations locales ainsi que les camionneurs intermédiaires. Tous nous ont grandement aidés dans l'exercice de notre mandat.

plaint -- I don't know who it was but I remember making the call." That is a trail run cold. Who was the person spoken to? Armed with that information the Commission can trace the progress, if any, of follow-up within the carrier's organization.

Let us then, summarize our position on this most important matter of service complaints. As a basic principle, carriers and shippers must work together on the basis of their mutual concerns and objectives; further, lapses that have appeared in the system of transport that are not corrected promptly should be signalled to the Commission so that we can come to grips with them.

In Saskatchewan, obviously, the place to call is the Canadian Transport Commission's Western Division headquarters. This office is the Commission in Western Canada on important matters of regulation -- specifically, in the context of this report, rail regulation, our Western Canada location at Saskatoon makes it a convenient and ready aid in respect of problems of service. The Western Division's offices, manned by two of the Commission's 17 Members, with a dedicated supporting staff, are at Third Floor, 350 Third Avenue North, Saskatoon, Saskatchewan, S7K 6G7. Telephone Number (306) 665-5201.

In coming to its conclusions, the panel has weighed what was said in the submissions, evidence and exhibits, and, as well, the letters placed before it during the inquiry. We thank all who participated -- Counsel for the Canadian National Railway and the Government of Saskatchewan who participated throughout, members of the public, representatives of municipalities and local organizations, and the interline truckers. Their co-operation was of a high order and greatly assisted us in the discharge of our mandate.

ANNEXE A

Ordonnance n° R-25772
Le 10 novembre 1977
Ottawa, Ontario

Relative à l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*, Statuts révisés du Canada de 1970, chapitre R-2, relativement aux aménagements pour le transport à être assurés par les Chemins de fer Nationaux du Canada dans la province de Saskatchewan.

- et -

Relative à l'article 48 de la *Loi nationale sur les transports*, Statuts révisés du Canada de 1970, chapitre N-17.

Attendu que ledit article 262 de la *Loi sur les chemins de fer* prévoit, en partie, ce qui suit:

> 262(1) La compagnie doit, selon ses pouvoirs,
>
> a) fournir, au point de départ de son chemin de fer et au point de raccordement de son chemin de fer avec d'autres, et à tous les points d'arrêt établis à cette fin, des installations suffisantes et convenables pour la réception et le chargement des marchandises et effets présentés à la compagnie pour être transportés sur son chemin de fer;
>
> b) fournir des installations suffisantes et convenables pour le transport, le déchargement et la livraison de ces marchandises et effets;
>
> c) sans retard, et avec le soin et la diligence voulus, recevoir, transporter et livrer ces marchandises et effets;
>
> d) fournir et employer tous les appareils, toutes les installations et tous les moyens nécessaires à la réception, au chargement, au transport, au déchargement et à la livraison de ces marchandises et effets; et
>
> e) fournir tel autre service, connexe au transport, habituel ou d'usage rela-

APPENDIX A

Order No. R-25772
November 10, 1977
Ottawa, Ontario

In the matter of section 262 of the *Railway Act*, Chapter R-2, Revised Statutes of Canada, 1970, respecting accommodation for traffic to be furnished by Canadian National Railways in the Province of Saskatchewan;

- and -

In the matter of section 48 of the *National Transportation Act*, Chapter N-17, Revised Statutes of Canada, 1970

Whereas said section 262 of the *Railway Act* provides, in part, as follows:

> 262(1) The company shall, according to its powers,
>
> (a) furnish, at the place of starting, and at the junction of the railway with other railways, and at all stopping places established for such purpose, adequate and suitable accommodation for the receiving and loading of all traffic offered for carriage upon the railway;
>
> (b) furnish adequate and suitable accommodation for the carrying, unloading and delivering of all such traffic;
>
> (c) without delay, and with due care and diligence, receive, carry and deliver all such traffic;
>
> (d) furnish and use all proper appliances, accommodation and means necessary for receiving, loading, carrying, unloading and delivering such traffic; and
>
> (e) furnish such other service incidental to transportation as is customary or

tivement aux affaires d'une compagnie de chemin de fer, selon que la Commission l'ordonne; et

Attendu que ledit article 48 de la *Loi nationale sur les transports* stipule ce qui suit:

> 48. La Commission peut, de son propre mouvement, ou doit, à la demande du Ministre, instruire, entendre et juger toute affaire ou question qu'elle peut, en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*, instruire, entendre et juger sur une demande ou sur une plainte, et, à cet égard, elle a les mêmes pouvoirs que la présente *Loi* lui confère pour statuer sur une demand ou sur une plainte; et

Attendu que l'article 45 de ladite *Loi nationale sur les transports* prévoit en partie ce qui suit:

> 45.(2) La Commission peut ordonner et prescrire à toute compagnie ou personne de faire immédiatement, ou dans tel délai ou à telle époque qu'elle fixe, et de telle manière qu'elle prescrit, en tant qu'il n'y a rien d'incompatible avec la *Loi sur les chemins de fer*, toute action ou chose que cette compagnie ou personne est, ou peut être, tenue de faire sous le régime de la *Loi sur les chemins de fer* ou de la *loi spéciale*. La Commission peut aussi défendre l'accomplissement ou la continuation de toute action ou chose contraire à la *Loi sur les chemins de fer* ou à la *loi spéciale*; et elle a, aux fins de la *Loi sur les chemins de fer*, pleine juridiction pour entendre et juger toute question tant de droit que de fait.; et

Attendu que des renseignements ont été déposés auprès du Comité relativement à la capacité des Chemins de fer Nationaux du Canada de fournir les installations suffisantes et convenables pour le transport aux endroits qu'ils desservent dans la province de Saskatchewan, en vertu desdites dispositions de l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*; et

Attendu qu'il est jugé souhaitable et dans l'intérêt du public qu'une étude soit menée im-

usual in connection with the business of a railway company, as may be ordered by the Commission; and

Whereas said section 48 of the *National Transportation Act* provides as follows:

> 48. The Commission may, of its own motion, or shall, upon the request of the Minister, inquire into, hear and determine any matter or thing that, under the *Railway Act*, it may inquire into, hear and determine upon application or complaint, and with respect thereto has the same powers as, upon any application or complaint, are vested in it by this *Act*, and

Whereas section 45 of the said *National Transportation Act* provides, in part, as follows:

> 45.(2) The Commission may order and require any company or person to do forthwith, or within or at any specified time, and in any manner prescribed by the Commission, so far as is not inconsistent with the *Railway Act*, any act, matter or thing that such company or person is or may be required to do under the *Railway Act*, or the *Special Act*, and may forbid the doing or continuing of any act, matter or thing that is contrary to the *Railway Act*, or the *Special Act*; and for the purposes of the *Railway Act* has full jurisdiction to hear and determine all matters whether of law or of fact; and

Whereas information has been received by the Committee relative to the ability of Canadian National Railways to furnish adequate and suitable accommodation for traffic at places served by it in the Province of Saskatchewan, in accordance with the said provisions of section 262 of the *Railway Act*; and

Whereas it is considered desirable and in the public interest that an inquiry be commenced

médiatement sur la question des installations suffisantes et convenables pour le transport que doivent fournir les Chemins de fer Nationaux du Canada.

Il est ordonné que, conformément aux dispositions dudit article 48 de la *Loi nationale sur les transports*, le Comité devra enquêter, entendre et juger toute affaire ou question relative à l'obligation statuaire des Chemins de fer Nationaux du Canada en vertu des dispositions de l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*, de fournir des installations suffisantes et convenables pour le transport aux endroits qu'ils desservent dans la province de Saskatchewan.

forthwith into the question of the furnishing by Canadian National Railways of such adequate and suitable accommodation for traffic.

It is ordered that, in accordance with the provisions of said section 48 of the *National Transportation Act*, the Committee shall inquire into, hear and determine any matter or thing relative to the statutory obligation of Canadian National Railways pursuant to the provisions of section 262 of the *Railway Act*, to furnish adequate and suitable accommodation for traffic at places served by it in the Province of Saskatchewan.

Relative à la Partie I de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer, 23 Elizabeth II, chap. 12.

Et relative à une requête présentée par la ville d'Amos en vue du déplacement des lignes des Chemins de fer Nationaux de Canada à l'intérieur des limites de la ville d'Amos.

Répertorié: Re Ville d'Amos

Comité des transports par chemin de fer: G. Roberge, c.r. (vice-président, C.C.T.), J.T. Gray, c.r. (président C.T.C.F.) et J.A.G. Drainville.

Date de la décision: le 22 décembre 1981
Dossier n° 49966

Transport par chemin de fer - Déplacement de lignes - Rôle de la Commission - Conditions - Subventions.

En décembre 1980, la ville d'Amos a présenté une requête en vertu de la Partie I de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer *(*L.D.L.C.*). Elle désirait obtenir une ordonnance relativement au déplacement des lignes de chemin de fer sises au sein de son territoire. Pour la première fois la Commission a dû analyser et appliquer ces dispositions législatives qui énoncent le rôle de la Commission et établissent les conditions nécessaires à l'octroi de ladite ordonnance.*

Outre la tenue obligatoire d'une audience, la Commission doit d'abord approuver les plans de transport, d'aménagement urbain et de financement. Cependant une telle obligation s'impose seulement lorsque cette dernière est convaincue que les plans sont conformes aux exigences de la Loi. *Les fonds de financement doivent servir uniquement au plan de transport. Toute modification au plan de transport ou de financement doit recevoir l'appui des parties intéressées.*

Deuxièmement, la Commission doit délivrer les ordonnances relatives au déplacement désiré.

Troisièmement, la Commission doit déterminer la subvention afférente au déplacement, calculée selon l'Annexe; elle ne doit pas dépasser 50% des frais nets.

In the matter of Part I of the Railway Relocation and Crossing Act, 23 Elizabeth II c. 12.

And in the matter of an application by the Town of Amos for the relocation of the Railway Lines of the Canadian National Railways within the boundaries of the Town of Amos.

Indexed as: Re Town of Amos

Railway Transport Committee: G. Roberge, Q.C. (Vice-President, C.T.C.), J.T. Gray, Q.C. (Chairman, R.T.C.) and J.A.G. Drainville.

Date of Decision: December 22, 1981
File No. 49966

Railway transport - Relocation of railway lines - Role of the Commission - Conditions - Grants.

In December 1980, the Town of Amos submitted an application pursuant to Part 1 of the Railway Relocation and Crossing Act *(*R.R.C.A.*). It requested the relocation of the CN railway lines within the boundaries of the Town of Amos. For the first time the Commission had to study and apply the provisions of the said law where Parliament establishes the role of the Commission and sets forth the conditions under which it may grant the said application.*

Further to the compulsory holding of a preliminary hearing, the Commission must, at first, approve the transportation, urban development and financial plans. However, this obligation is mandatory only when the Commission is convinced that the plans meet all legal provisions. Financial assistance must apply only to the transportation plan. All interested parties must agree to any modification to the transportation and financial plans to carry the accepted plans into effect.

Second, the Commission must issue all relocation orders.

Third, the relocation grant must be determined according to the R.R.C.A. *Schedule; it should not exceed 50% of the net costs.*

Lors de l'audience cinq parties ont témoigné. Suite aux objections des principaux intervenants, le CN et VIA Rail, la requérante a accepté les changements apportés à son plan de déplacement quant au lieu d'emplacement de la nouvelle cour de triage. De plus, la ville d'Amos a décidé de laisser la gare au centre ville.

Décision: *Après une analyse détaillée des divers points en litige, le Comité accueille la requête. Il déclare le plan actuel de déplacement méritoire. Il est convaincu que le projet reçoit l'assentiment de toutes les parties concernées et que le plan de financement est conforme à l'article 5 de la* L.D.L.C. *En plus de ladite subvention de 50%, le Comité recommande le paiement d'une subvention additionnelle pour des travaux spécifiques. Dès l'acceptation de cette recommandation par le Ministre des Transports, les ordonnances appropriées suivront.*

Decisions et Ordonnances Citées

Décret du Conseil C.P. 1979-998, daté du 27 mars 1979.
Décret du Conseil C.P. 1981-999, daté du 9 avril 1981.

Lois citées

Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer, 1974 (Can.), chap. 12, art. 3(1), 3(2), 3(5)a), 3(5)b), 4, 5(1)a)(i), 5(1)a)(ii), 5(1)b), 5(1)c), 5(1)d), 5(2), 6, 10, 11(3), 12, 13, 14, 20; Partie I et Partie III en général; Annexe, art. 1, 2, 3, 3a).

Comparutions

L. St. Laurent, maire de la ville d'Amos; R. Roy, au nom du ministère des Transports, gouvernement du Québec; S.A. Cantin, avocat des Chemins de fer Nationaux du Canada; L.M. Huart, avocat de VIA Rail; F. Godbout, avocat de Gestion Amos Inc.; S. Pépin, avocat de la Commission.

At the hearing five parties gave evidence. Following CN and VIA Rail interventions, the Town of Amos agreed with the revised relocation plan as to the location of the new classification yard, and also accepted to keep the Amos Station downtown.

Decision: *After a study of the main issues, the Committee grants the application. It is satisfied that the revised relocation plan has the agreement of the parties concerned and meets the provisions in section 5 of the* R.R.C.A. *In addition to the said 50% grant, the Committee recommends an additional one for specific works from the Urban Transportation Assistance Program funds. Orders to this effect will follow the concurrence of the recommendation by the Minister of Transport.*

Decisions and Orders referred to

Order in Council P.C. 1979-998, dated March 27, 1979.
Order in Council P.C. 1981-999, dated April 9, 1981.

Statutes referred to

Railway Relocation and Crossing Act, 1974 (Can.), c. 12, ss. 3(1), 3(2), 3(5)(a), 3(5)(b), 4, 5(1)(a)(i), 5(1)(a)(ii), 5(1)(b), 5(1)(c), 5(1)(d), 5(2), 6, 10, 11(3), 12, 13, 14, 20; Part I and Part III in general; Schedule, ss. 1, 2, 3, 3(a).

Appearances

L. St. Laurent, Mayor for the Town of Amos; R. Roy for the Ministry of Transport, Government of Québec; S.A. Cantin, Commission Counsel for the Canadian National Railways; L.M. Huart, Counsel for VIA Rail; F. Godbout, Counsel for Gestion Amos Inc.; S.Pépin, Counsel for the Commission.

TABLE DES MATIÈRES

	Page
1. Introduction	173
1.1 Historique	174
2. La requête	174
2.1 Modifications apportées à la requête	175
2.2 Approbation du gouvernement fédéral	176
2.3 Avis d'audience	176
3. La Loi en vertu de la Partie I de la LDLC	177
3.1 Approbation des plans	177
3.2 Délivrance des ordonnances de déplacement	179
3.3 Détermination et recommandation de la subvention pour le déplacement du chemin de fer	180
4. L'audience	183
4.1 Arguments du requérant	184
4.2 Résultats de l'étude du déplacement du chemin de fer d'Amos	185
4.3 Parties intéressées à l'appui de la requête	189
4.4 La position de la compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada	189
4.5 Interventions des autres parties	190
5. Lieux de remplacement pour la nouvellle cour de triage et la voie principale	190
6. Points en litige et conclusions	191
6.1 Terrains intéressés	191
6.2 Période d'escompte et taux d'intérêt	192
6.3 Capacité du chemin de fer et efficacité de l'exploitation	194
6.4 Emplacement de la gare d'Amos	195
6.5 Corporation du développement d'Amos	195
6.6 Frais totaux du déplacement du chemin de fer d'Amos	196
7. Conclusions	201
Annexe A - Déplacement du chemin de fer	203
Annexe B - Coût d'immobilisation utilisé par les Chemins de fer Nationaux du Canada	204

TABLE OF CONTENTS

	Page
1. Introduction	173
1.1 Background	174
2. The Application	174
2.1 Amendments to the Application	175
2.2 Federal Government Approval	176
2.3 Notice of Hearing	176
3. The Law Under Part I of the R.R.C.A.	177
3.1 Approval of Plans	177
3.2 Issuance of Relocation Orders	179
3.3 Determination and Recommendation of the Relocation Grant	180
4. The Hearing	183
4.1 Case for the Applicant	184
4.2 Results of the Amos Rail Relocation Study	185
4.3 Interested Parties in Support of the Application	189
4.4 The Position of the Canadian National Railways	189
4.5 Inverventions by Others	190
5. Alternative Locations for the New Yard and Mainline	190
6. Issues and Findings	191
6.1 Relevant Land	191
6.2 Discount Period and Interest Rate	192
6.3 Railway Capacity and Operating Efficiency	194
6.4 Location of the Amos Station	195
6.5 Amos Development Corporation	195
6.6 Total Costs of Rail Relocation in Amos	196
7. Conclusions	201
Appendix A - Railway Relocation	203
Appendix B - CN Rail Cost of Capital Used	204

DÉCISION

Audience tenue à Amos (Québec), les 13 et 14 octobre 1981.

1. Introduction

La ville d'Amos, qui compte une population de 12,700, est située dans la région de l'Abitibi, Province de Québec, à environ 480 km au nord-ouest de la ville de Québec. La ville est coupée par la subdivision Taschereau des Chemins de fer nationaux du Canada, qui s'étend dans la direction est-ouest de Senneterre (Québec) jusqu'à Cochrane (Ontario). Les voies qui sont utilisées pour les manoeuvres de triage sont situées dans le centre d'Amos, au point milliaire 43.0 de la subdivision Taschereau et à l'ouest de la rivière Harricana, au point milliaire 44.5 de la subdivision Taschereau. La cour de triage occupe environ 33 acres de terrain dans le centre-ville d'Amos.

Il y a dix compagnies à Amos qui sont équipées d'embranchements particuliers desservis par le réseau ferroviaire. Il y en a cinq qui sont situées à l'est de l'agglomération à proximité du point milliaire 41.5 de la subdivision Taschereau alors que les autres sont situées dans la zone industrielle à l'ouest de la rivière Harricana. De plus, on compte dix-sept établissements industriels et commerciaux qui reçoivent ou qui expédient de la marchandise par la voie de débord située dans le centre-ville d'Amos.

Au moment de l'audience, le CN assurait le service quotidien d'un train de voyageurs, de Montréal à Cochrane, pour le compte de VIA Rail. Le train s'arrêtait à la gare d'Amos et il faisait ce parcours tous les jours sauf le samedi. Un train de voyageurs venant de la direction opposée (Cochrane-Montréal) s'arrêtait également à la gare d'Amos et faisait ce parcours tous les jours sauf le dimanche. À partir du 15 novembre 1981, ce service a été réduit et n'est plus effectué que trois fois par semaine.

De plus, le CN assure le service de deux trains collecteurs entre Taschereau et Senneterre dans les deux directions, six jours par semaine, ainsi qu'un train de manoeuvre entre

DECISION

Heard in Amos, Québec, October 13 and 14, 1981

1. Introduction

Amos, which has a population of 12,700, is located in the Abitibi Region of Québec approximately 840 km north west of Québec City. The Town is bisected by the Canadian National Railways Taschereau Subdivision which runs in an east-west direction from Senneterre, Québec to Cochrane, Ontario. The classification tracks used in shunting operations are located in downtown Amos at mile 43.0 Taschereau Subdivision and west of the Harricana River at mile 44.5 Taschereau Subdivision. The classification yard in Amos occupies approximately 33 acres of land in the downtown core.

There are ten companies equipped with industrial sidings which are served by the rail network in Amos. Five of these are located to the east of the built up centre town area around mile 41.5 of the Taschereau Subdivision while the remaining five are located in the industrial park to the west of the Harricana River. In addition, there are seventeen industrial and commercial establishments that receive or ship merchandise through the team track located in downtown Amos.

At the time of the hearing, CN operated one passenger train per day from Montreal to Cochrane on behalf of VIA Rail which stopped at Amos station and ran every day except Saturday as well as a passenger train in the opposite direction (Cochrane-Montreal) which also stopped at the station in Amos and ran every day except Sunday. This service has now been reduced to a 3 day-a-week service as of November 15, 1981.

In addition CN operates two collecter trains between Taschereau and Senneterre in both directions six days per week and one road switcher between Amos and Landrienne six days a week.

Amos et Landrienne six jours par semaine également. Ce dernier est stationné à Amos et assure le service ferroviaire aux clients du CN.

Toutes les installations du chemin de fer sont situées dans le centre-ville, y compris la gare d'Amos qui abrite le bureau de VIA Rail.

1.1 Historique

Les premières discussions portant sur la nécessité de déplacer le chemin de fer dans la ville d'Amos remontent à 1970 lorsque le rapport qui accompagnait le plan de développement des municipalités d'Amos, d'Amos Est et d'Amos Ouest recommandait le déplacement de la cour de triage du chemin de fer dans le centre-ville.

Cette question a encore été soulevée lors de l'élaboration du Plan de développement du centre-ville d'Amos en 1975. Comme il s'agissait, selon ce rapport, d'un programme spécial, on a recommandé le déplacement des voies d'évitement industrielles et de la cour de triage dans une zone industrielle ainsi que l'amélioration des passages à niveau de la ville d'Amos.

À la suite des recommandations faites dans le rapport de 1975, la ville d'Amos a demandé, en 1976, de l'aide financière en vertu des termes de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*, (*L.D.L.C.*) en vue d'entreprendre une étude sur le déplacement du chemin de fer. Cette demande a été appuyée par la Province de Québec et l'étude fut approuvée par le gouvernement fédéral en septembre 1978 et subventionnée par le Programme d'Aide au Transport urbain (PATU).

2. La requête

Le 8 décembre 1980, la ville d'Amos a présenté une requête à la Commission aux termes des dispositions de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*, 23 Elizabeth II, chap. 12, en vue d'obtenir le déplacement des lignes de chemin de fer à l'intérieur des limites de la ville d'Amos et les ordonnances nécessaires requises à cet effet.

À l'appui de cette requête et conformément à l'article 4 de la *L.D.L.C.*, la ville d'Amos a présenté un plan de financement datant du mois de

The road switcher is based in Amos and also provides service to local customers.

All of the Railway's facilities are located in the downtown area including the Amos station which houses the VIA Rail office.

1.1 Background

Discussions on the need for rail relocation in Amos date back to 1970 when the report accompanying the development plan of the municipalities of Amos, Amos Est and Amos Ouest recommended the relocation of the railway classification yard in downtown Amos.

This issue was raised again when the Amos Downtown Development Plan was prepared in 1975. This report recommended that, as a special program, the industrial sidings and the classification yard be relocated to an industrial area, and that improvements be carried out at the existing rail/road crossings within Amos.

Following the recommendations of the 1975 report, the Town of Amos, in 1976, requested financial assistance under the terms of the *Railway Relocation and Crossing Act* (*R.R.C.A.*) to carry out a railway relocation study. This request was supported by the Province of Québec and the study was approved by the federal government in September, 1978, and funded under the Urban Transportation Assistance Program (UTAP).

2. The Application

On December 8, 1980, the Town of Amos applied to the Commission pursuant to the provisions of the *Railway Relocation and Crossing Act*, 23 Elizabeth II c.12 for the "Relocation of Railway Lines within the boundaries of the Town of Amos", and requested that the Canadian Transport Commission issue the necessary orders to implement the relocation of railway tracks within the boundaries of the Town of Amos.

In support of this application and in accordance with section 4 of the *R.R.C.A.*, the Town of Amos submitted a financial plan dated Febru-

février 1980 ainsi qu'une étude intitulée "Étude du déplacement du chemin de fer d'Amos" datant du mois de janvier 1980, comprenant un plan de transport et un plan de développement urbain.

La requête comprenait une copie d'une lettre du Ministère des Transports de la province de Québec, datée du 25 novembre 1980, qui avait été envoyée à la ville d'Amos et qui déclarait que le Ministère des Transports de la province de Québec encouragerait le déplacement du chemin de fer et contribuerait financièrement à la mise en vigueur du projet en versant 37 1/2% du coût du déplacement des installations de chemin de fer (évaluées à 2 130 146 $ à la date de la requête), ou 798 805 $. La province a également déclaré qu'elle subventionnerait 15 pour cent du coût de la construction d'un passage souterrain à la 4e rue Est (Route 395), dont le coût total était évalué à ce moment-là à 434 000 $ ainsi que 15 pour cent du coût de la construction de deux passages souterrains pour piétons qui était évaluée à 100 000 $ par passage.

La ville d'Amos a également fourni, avec sa requête, une copie de la Résolution n° 80-517 du 1er décembre 1980, de la Corporation municipale de la ville d'Amos autorisant cette dernière à faire la demande à la Commission canadienne des transports en vue de l'émission d'ordonnances portant sur le déplacement des lignes de chemin de fer du centre-ville d'Amos.

2.1 Modifications apportées à la requête

Le 22 décembre 1980, la ville d'Amos a présenté un plan de financement révisé datée du mois de décembre 1980 qui remplaçait et annulait le plan original du mois de février 1980.

Dans une lettre du 14 septembre 1981, la ville a présenté les coûts révisés du déplacement du chemin de fer d'Amos et de la construction d'une nouvelle cour de triage située à environ quatre milles à l'ouest de la ville, à un endroit appelé La Ferme. Les détails des estimations de ces coûts révisés ont été exposés et joints à une lettre du 9 septembre 1981, envoyée par l'Agence d'Urbanisme, Lavoie et Associés, à la ville d'Amos.

Au cours de l'audience, tel que discuté à l'article 4 ci-dessous, la ville d'Amos a également présenté un plan numéroté 32D9 Sud-Est, in-

ary, 1980, and a study entitled "Amos Railway Relocation Study" dated January, 1980, which included a transportation plan and urban development plan.

The application included a copy of a letter from the Ministry of Transport, Province of Québec to the Town of Amos, dated November 25, 1980, which stated that the Ministry of Transport for the Province of Québec supported the Amos Railway Relocation and would contribute financially to the implementation of the project in the amount of 37 1/2 per cent of the cost of relocating railway facilities (appraised at the date of application to be $2,130,146) or $798,805. The Province also stated that it would fund 15 per cent of the cost of constructing a subway at Fourth Street East (Highway 395), the total cost of which was then estimated at $434,000 as well as 15 per cent of the cost of constructing two pedestrian underpasses then estimated to cost $100,000 each.

The Town of Amos also provided with the application a copy of Resolution No. 80-517 dated December 1, 1980, of the Municipal Corporation of the Town of Amos authorizing the Town of Amos to apply to the Canadian Transport Commission for orders to relocate the railway line from the centre of the Town of Amos.

2.1 Amendments to the Application

On December 22, 1980, the Town of Amos submitted a revised financial plan dated December, 1980 which superseded its original financial plan dated February, 1980.

By letter of September 14, 1981, the Town submitted revised costs for the relocation of track in Amos and construction of a new yard at a location some four miles west of Amos known as La Ferme. The details of these revised cost estimates were outlined in an attached letter of September 9, 1981, from l'Agence d'Urbanisme, Lavoie et Associés to the Town of Amos.

The Town of Amos represented at the hearing, discussed in section 4 below, a plan numbered 32D9 South East indicating lands which have

diquant les terrains déclarés comme zones agricoles dans les environs de La Ferme ainsi qu'une copie de la résolution n° 1081-24 de la municipalité d'Amos Est, datée du 13 octobre 1981, déclarant qu'elle ne s'opposait aucunement au déplacement proposé du chemin de fer.

2.2 Approbation du gouvernement fédéral

En vertu de l'article 3(5)a) de la *L.D.L.C.*, le Ministre d'État chargé des Affaires urbaines est tenu de démontrer à la Commision qu'il est convaincu du fait que les programmes fédéraux envisagés pour être utilisés dans le cadre du plan accepté sont disponibles et qu'ils pourraient contribuer sensiblement à l'amélioration de toute zone urbaine relevant de la zone sur laquelle porte l'étude du transport. Il faut remarquer qu'à partir du 1er avril 1979, toutes les fonctions du Ministre d'État chargé des Affaires urbaines qui sont citées dans la *L.D.L.C.* incombèrent au Ministre des Transports, en vertu du *décret du Conseil, CP 1979-998* du 27 mars 1979.

De plus, en vertu de l'article 3(5)b), il doit être démontré à la Commission que le Gouverneur en Conseil est prêt à autoriser l'octroi de sommes d'argent provenant des fonds votés par le Parlement en vue d'accorder des subventions pour le déplacement de lignes en vertu de cette partie du texte de loi. Ces deux conditions ont été remplies, tel qu'indiqué par *décret du Conseil CP 1981-999* du 9 avril 1981, ainsi que par la lettre du ministre des Transports du 1er mai 1981.

Après avoir été consultés par la Commission conformément à l'article 11(3) de la *L.D.L.C.*, le Ministre des Transports et le Ministre des Finances ont convenu du taux d'intérêt adopté ci-dessous à l'article 6.2 de la décision aux fins de calculer la valeur courante des articles de dépense compris dans les frais nets de déplacement des lignes de chemins de fer.

2.3 Avis d'audience

Le 11 septembre 1981, le Comité a fait publier l'avis d'une audience devant être tenue à Amos le 13 octobre 1981 concernant la requête présentée par la ville d'Amos afin de faire déplacer les lignes de chemin de fer à l'intérieur des limites de cette ville. L'avis a été distribué à

been zoned agricultural in the vicinity of La Ferme and a copy of the Municipality of Amos Est Resolution No. 1081-24 dated October 13, 1981, which states that the Municipality of Amos Est has no objections to the proposed railway relocation.

2.2 Federal Government Approval

The Minister of State for Urban Affairs is required under section 3(5)(a) of the *R.R.C.A.* to demonstrate to the Commission that he is satisfied that federal programs contemplated for use in the urban development plan forming part of the accepted plan are available and would contribute significantly to the improvement of any urban area within the transportation study area. It should be noted that as of April 1, 1979 all duties of the Minister of State for Urban Affairs referred to in the *R.R.C.A.* have been transferred to the Minister of Transport by *Order in Council P.C. 1979-998* dated March 27, 1979.

Moreover it must be shown to the Commission that pursuant to section 3(5)(b) the Governor in Council is prepared to authorize the allocation of moneys from the moneys appropriated by Parliament for the purposes of making relocation grants under this Part. Both these conditions have been met as stated in *Order in Council P.C. 1981-999* dated April 9, 1981, and in the Minister of Transport's letter dated May 1, 1981.

The Minister of Transport and the Minister of Finance, after being consulted by the Commission pursuant to section 11(3) of the *R.R.C.A.* have agreed to the interest rate adopted below in section 6.2 of this decision for the purposes of calculating the current value of cost items included in the Net Costs of Railway Relocation.

2.3 Notice of Hearing

Notice of a public hearing to take place at Amos on October 13, 1981 respecting the Town of Amos' Application to relocate the railway lines within the boundaries of the Town of Amos was issued by the Committee on September 11, 1981, and distributed to over one hundred inter-

plus de cent parties intéressées et il a également paru dans les journaux locaux de cette région.

La présente requête est la première du genre à être présentée à la Commission en vertu de la Partie I de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*, adoptée en 1974. Il sera sûrement utile de décrire, dans une certaine mesure, les dispositions de la *Loi* et le rôle de la Commission pour les personnes qui liront cette décision ainsi que pour celles qui la consulteront plus tard. Ce sujet est traité à partir de l'article 3 de la présente décision jusqu'à l'article 3.3 inclusivement.

3. La Loi en vertu de la Partie I de la L.D.L.C.

En vertu de la Partie I de la *L.D.L.C.*, la Commission a trois responsabilités principales, qui sont les suivantes:

(i) L'approbation des plans;
(ii) la délivrance des ordonnances requises pour le déplacement;
(iii) la détermination et la recommandation de la "subvention pour le déplacement".

Aussi, la Commission doit tenir une audience avant que toute ordonnance ne puisse être rendue en vertu de la Partie I de la *L.D.L.C.* (article 5(2)).

3.1 L'approbation des plans

Avant que la Commission puisse officiellement recevoir une requête, elle doit être convaincue qu'un certain nombre de conditions sont satisfaites dans les plans de transport, d'aménagement urbain et de financement. Ces conditions sont, en peu de mots, les suivantes:

(i) la Commission doit être convaincue que le plan accepté tel que mentionné à l'article 3(1) n'affecte que les municipalités qui sont situées entièrement ou en partie dans la région sur laquelle porte l'étude du transport (Article 3(2));

(ii) Il doit être démontré à la Commission, comme il a déjà été mentionné à l'article 2.2 de la présente décision, que le Ministre d'État des Affaires urbaines (dont les fonctions ont été

ested parties. The notice was also published in the local newspapers in the area.

This application is the first one of its kind dealt with by the Commission pursuant to Part I of the *Railway Relocation and Crossing Act*, adopted in 1974. It could prove useful to those who may read this decision, and for future reference if the provisions of the law and the role of the Commission were set out at some length. That subject is covered from section 3 to section 3.3 inclusive.

3. The Law Under Part I of the R.R.C.A.

The Commission has three major responsibilities under Part I of the *R.R.C.A.* These are:

(i) approval of plans;
(ii) issuance of relocation orders as required;
(iii) determination and recommendation of the "relocation grant".

As well, the Commission is required to hold a hearing before any orders can be issued under Part I of the *R.R.C.A.* (section 5(2)).

3.1 Approval of Plans

Before the Commission can formally receive an application, it must be satisfied that a number of conditions are met in the transportation, urban development and financial plans. Briefly these are as follow:

(i) the Commission must be satisfied that the accepted plan as referred to in section 3(1) materially affects only those municipalities located wholly or in part in the transportation study area (section 3(3));

(ii) it must be shown to the Commission as stated earlier in section 2.2 of this decision that the Minister of State for Urban Affairs (duties transferred to the Minister of Transport) is satis-

attribuées au Ministre des Transports) est convaincu que les programmes fédéraux sont disponibles dans le cadre du plan de développement urbain et qu'ils contribueraient sensiblement à l'amélioration de toute zone urbaine située dans les limites de la région sur laquelle porte l'étude de transport et, qu'en plus, le Gouverneur en conseil est disposé à allouer des sommes d'argent pour subventionner le déplacement des lignes des chemins de fer (Article 3(5)a) et b));

(iii) la Commission doit être convaincue que le plan de financement:

(a) n'occasionnera pas à une compagnie de chemin de fer qui en est affectée des frais ou des pertes supérieurs aux avantages et aux versements qu'elle recevra, (Article 5(1)a)i));

(b) n'accordera pas à une compagnie de chemin de fer concernée des avantages et des versements supérieurs aux frais et aux pertes encourus par la compagnie, (Article 5(1)a)ii)); et

(c) précisera, de l'avis du requérant, les sommes qui devraient normalement être requises en vertu de la *Loi* afin de mettre à exécution le plan de transport (Article 5(1)b).

Toute modification apportée au plan de transport ou au plan de financement que la Commission considère nécessaire doit avoir été approuvée par les parties chargées de son élaboration (Article 5(1)c)).

La Commission doit être convaincue que l'aide financière prévue dans le plan de financement sera consacreé au plan de transport, le cas échéant (Article 5(1)d)). Lorsqu'après avoir accepté un plan de transport et délivré les ordonnances, la Commission a raison de croire que les dispositions du plan n'ont pas été mises à exécution de la façon prescrite et au moment prévu par le plan accepté, elle a le droit, tout comme le Ministre des Transports, de retenir les fonds. (Article 10).

fied that federal programs are available for use in the urban development plan and would contribute significantly to the improvement of any urban area within the transportation study area and that the Governor-in-Council is prepared to allocate moneys for the purposes of a relocation grant (sections 3(5)(a) and (b));

(iii) the Commission must be satisfied that the financial plan will:

(a) not impose on any railway company affected thereby any costs and losses greater than benefits and payments received, (section 5(1)(a)(i));

(b) not confer on any railway company affected thereby any benefits and payments greater than the costs and losses incurred by the railway company, (section 5(1)(a)(ii)); and

(c) set out, in the opinion of the Applicant, the amounts that would likely be required for payment under the *Act* in order to carry the transportation plan into effect (section 5(1)(b)).

Any changes in the transportation plan or financial plan considered necessary by the Commission must have the agreement of the parties who prepared the plan (section 5(1)(c)).

The Commission must be satisfied that the financial assistance set out in the financial plan will be committed to the purposes of the transportation plan when required (section 5(1)(d)). If, after accepting a transportation plan and issuing orders, the Commission has reason to believe that the provisions of the transportation plan are not being carried into effect at the times and in the manner prescribed in the accepted plan, funding may be withheld by the Commission or the Minister of Transport (section 10).

L'article 8 exige que la Commission soit convaincue que le gouvernement de la province ainsi que chacune des municipalités ayant consenti au plan accepté ont fait adopter telles lois ou rendre telles ordonnances qui sont nécessaires pour permettre l'exécution du plan accepté.

3.2 Délivrance des ordonnances de déplacement

Toute les ordonnances de déplacement d'un chemin de fer, conformément aux dispositions de la Partie I de la *L.D.L.C.*, sont effectuées en vertu de l'autorité de l'article 6 de cette même *Loi*. Il y a aussi d'autres ordonnances C.C.T. pouvant être délivrées par suite d'ordonnances émises en vertu de l'article 6. Celles-ci se trouvent à l'article 14, qui précise:

> 14.(1) Lorsqu'une ordonnance rendue aux termes de l'article 6 entraîne la construction d'une ligne de chemin de fer et que la Commission ordonne que la ligne croise une voie publique par élévation ou abaissement ou qu'une voie publique croise un ligne par élévation ou abaissement, conformément à l'article 197 de la *Loi sur les chemins de fer*, la Commission peut, conformément à la Partie III, affecter des sommes par prélèvement sur la Caisse, nonobstant le paragraphe 20(5) de la présente *Loi*, à l'exécution d'ouvrage réellement effectué pour la protection, la sécurité et la commodité du public à tout croisement de chemin de fer à niveau ou étagé qu'ordonne la Commission.
>
> 14.(2) Lorsqu'une ordonnance rendue aux termes de l'article 6 entraîne une augmentation de la circulation sur une ligne de chemin de fer existante, la Commission peut, conformément à la Partie III, affecter des sommes par prélèvement sur la Caisse, nonobstant l'alinéa 20(1)b) et le paragraphe 20(5), à l'exécution d'ouvrage réellement effectué pour la protection, la sécurité et la commodité du public à tout croisement de chemin de fer à niveau ou étagé existant sur la ligne, ou à tout nouveau croisement de chemin de fer sur la ligne autorisé en vertu de l'article 197 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Section 8 requires that the Commission be satisfied that the government of the province and each municipality that has agreed to the accepted plan have considered such laws to be passed or orders to be made as are necessary to carry the accepted plan into effect.

3.2 Issuance of Relocation Orders

All orders to effect a railway relocation under the provisions of Part I of the *R.R.C.A.* are made under the authority of section 6 of the *R.R.C.A.* As well, there are other CTC orders that can be issued as a result of orders being issued under section 6. These are contained in section 14 and read as follows:

> 14.(1) When an order under section 6 results in the construction of a railway line and the Commission orders that the railway line be carried across, over or under any highway, or that a highway be carried across, over or under the railway line, the Commission may, in accordance with section 197 of the *Railway Act*, authorize the payment out of moneys appropriated by Parliament therefor, notwithstanding subsection 20(5) of this *Act*, toward the cost of work actually done for the protection, convenience and safety of the public at any railway crossing at rail level or any grade separation so ordered by the Commission, and
>
> 14.(2) When an order under section 6 results in an increase of traffic over an existing railway line, the Commission may, in accordance with Part III, authorize the payment paragraph 20(1)(b) and out of moneys appropriated by Parliament therefor, notwithstanding toward the cost of work actually done for the protection, convenience and safety of the public at any existing railway crossing at rail level or any existing grade separation on the railway line or at any new railway crossing of the railway line that is authorized pursuant to section 197 of the *Railway Act*.

3.3 Détermination et recommandation de la subvention pour le déplacement du chemin de fer

Lorsqu'une ordonnance est délivrée en vertu de l'article 6 de la *Loi*, la Commission peut recommander au Ministre des Transports d'accorder une subvention pour le déplacement du chemin de fer en vue de mettre en application le plan de transport accepté. Cette subvention ne peut pas dépasser cinquante pour cent des frais nets du déplacement du chemin de fer (FNDCF), qui doivent être déterminés par la Commission conformément à l'Annexe de la *L.D.L.C.*

Cette Annexe donne les définitions ainsi que les équations nécessaires au calcul des FNDCF devant être effectué de la façon prescrite à l'article 13 de la *L.D.L.C.* L'article 1 de l'annexe se compose de cinq définitions absolument essentielles à la détermination des frais nets du déplacement du chemin de fer. Il faut utiliser ces cinq définitions d'après les règles (formules ou équations) qui sont données aux articles 2 et 3 de l'Annexe.

Les cinq définitions données à l'Annexe peuvent être expliquées de la façon suivante:

1. "Frais des nouvelles installations ferroviaires" - Les frais de toute nouvelle installation ferroviaire qui, d'après la Commission, doit être construite ou prévue par suite des ordonnances délivrées en vertu de l'article 6. Les frais qui ne sont pas compris dans le frais des nouvelles installations sont les terrains acquis ou devant être acquis en vue de la construction des nouvelles installations et tous les croisements étagés devant également être construits ou prévus par suite de la délivrance des ordonnances.

2. "Valeur courante des frais d'entretien et d'exploitation des installations existantes" - Ceci représente la valeur courante après capitalisation des frais d'entretien ou d'exploitation de toute compagnie de chemin de fer, tel que déterminé par la Commission pour une période de 15 ans, à un taux d'intérêt établit conformément à l'article 11(3), et qui résulterait de

3.3 Determination and Recommendation of the Relocation Grant

When an order is issued under section 6 of the *Act*, the Commission may recommend to the Minister of Transport that a relocation grant be paid towards implementing the accepted transportation plan. This grant cannot exceed fifty percent of the net costs of railway relocation (NCRR) which must be determined by the Commission in accordance with the Schedule to the *R.R.C.A.*

The Schedule provides the necessary definitions and equations for calculating the NCRR as required under section 13 of the *R.R.C.A.* Section 1 of the Schedule consists of five definitions whose use is mandatory in determining the net costs of railway relocation. These five definitions must be used in the rules (formulae or equations) outlined in sections 2 and 3 of the Schedule.

The five definitions in the Schedule can be explained as follows:

1. "Costs of New Railway Facilities" - These are the costs of any new rail facilities, as determined by the Commission, required to be built or provided as a result of orders under section 6. Costs that are excluded from the cost of new railway facilities are any land that has been or may be acquired as a site for new facilities, and any grade separations required to be built or provided as a result of orders.

2. "Current Value of Existing Maintenance and Operating Costs of Facilities" - This is the current capitalized value of any rail maintenance or operating costs, as determined by the Commission, over a 15 year period at an interest rate established pursuant to section 11(3), of any rail company(s) that would follow from use of existing facilities over a 15 year

l'utilisation des installations actuelles s'il n'y avait pas eu de délivrance d'ordonnances en vertu de l'article 6.

3. "Valeur courante des nouveaux frais d'entretien et d'exploitation des installations" - Il s'agit de la valeur courante après capitalisation des frais d'entretien ou d'exploitation de toute compagnie de chemin de fer, tel que déterminé par la Commission pour une période de 15 ans, à un taux d'intérêt établit conformément à l'article 11(3), et qui résulterait de l'utilisation (a) des installations actuelles et (ou) (b) des installations nouvelles ou améliorées. Ceci comprendrait l'utilisation des installations actuelles qui seraient toujours utilisées au cours de toute partie d'une période de 15 ans ainsi que l'utilisation des installations neuves ou améliorées au cours d'une période de 15 ans qui est également requise par suite de la délivrance des ordonnances en vertu de l'article 6 de la *L.D.L.C.*

4. "Baisse de la valeur des terrains interessés" - Il s'agit de la diminution de la valeur des terrains appartenant à une compagnie de chemin de fer, résultant de la délivrance des ordonnances en vertu de l'article 6, soit que les terrains cessent ou non d'être des propriétés ferroviaires en vertu de quelque vente, donation ou d'expropriation, soit que les terrains deviennent ou non la propriété d'une compagnie de chemin de fer par suite de quelque achat, donation ou expropriation.

5. "Hausse de la valeur des terrains interessés" - Il s'agit de l'augmentation de la valeur des terrains appartenant à une compagnie de chemin de fer, résultant de la délivrance des ordonnances en vertu de l'article 6, soit que les terrains cessent ou non d'être des propriétés ferroviaires en vertu de quelque vente, donation ou expropriation, soit que les terrains deviennent ou non la propriété d'une compagnie de chemin de fer par suite de quelque achat, donation ou expropriation.

L'article 2 de l'Annexe donne les règles (formules ou equations) servant au calcul des

period if no orders had been made under section 6.

3. "Current Value of New Maintenance and Operating Costs of Facilities" - This is the current capitalizd value of any rail maintenance or operating costs, as determined by the Commission, over a 15 year period at an interest rate established under section 11(3), of any rail company(s) that would follow from use of (a) existing and/or (b) new or improved railway facilities. This would include the use of existing facilities that would continue to be used during any part of a 15 year period and the use of new or improved facilities during a 15 year period required as a result of orders under section 6 of the *R.R.C.A.*

4. "Decrease in Value of Relevant Land" - This is the decrease in value of land owned by a railway company(s) that will result from the carrying out of orders under section 6, whether or not the land will pass out of railway ownership by sale, donation or expropriation or whether or not the land will be acquired by a railway company(s) by any purchase, donation or expropriation.

5. "Increase in Value of Relevant Land" - This is the increase in the value of land owned owned by a railway company(s) that will result from the carrying out of orders under section 6, whether or not the land will pass out of railway ownership by sale, donation or expropriation or whether or not the land will be acquired by a railway company(s) by any purchase, donation or expropriation.

Section 2 of the Schedule gives rules (formulae or equations) for the determination of the

frais nets du déplacement dans les trois cas suivants:

(a) en cas de baisse de la valeur des terrains interessés, les frais nets de déplacement du chemin de fer sont équivalents au montant de la baisse de la valeur des terrains interessés plus les frais afférents aux nouvelles installations ferroviaires, tels que pondérés conformément à l'article 3 de l'Annexe;

(b) en cas de hausse de la valeur des terrains intéressés les frais nets de déplacement du chemin de fer sont équivalents aux frais afférents aux nouvelles installations ferroviaires tels que pondérés conformément à l'article 3 de l'Annexe, moins le montant de l'augmentation de la valeur des terrains intéressés; et

(c) lorsqu'il n'y a ni hausse ni baisse de la valeur des terrains intéressés, les frais nets de déplacement du chemin de fer équivalents aux frais afférents aux nouvelles installations ferroviaires, tels que pondérés conformément à l'article 3 de l'Annexe.

L'article 3 de l'Annexe donne les règles (formules ou équations) servant au calcul de la pondération des frais afférents aux installations ferroviaires dans les trois cas suivants:

(a) lorsque la valeur courante des nouveaux frais d'entretien et d'exploitation des installations est supérieure à la valeur courante des frais d'entretien et d'exploitation des installations existantes, les frais pondérés afférents aux nouvelles installations ferroviaires sont équivalents aux frais afférents aux nouvelles installations ferroviaires, plus la différence entre la valeur courante des frais d'entretien et d'exploitation des installations existantes et la valeur des nouveaux frais d'entretien et d'exploitation des installations;

(b) lorsque la valeur courante des nouveaux frais d'entretien et d'exploita-

net costs of relocation for the following three possibilities:

(a) When there is a decrease in value of relevant land, the net costs of railway relocation equal the amount of decrease in the value of relevant land plus the adjusted costs of new railway facilities as determined under section 3 of the Schedule;

(b) When there is an increase in value of relevant land, the net costs of railway relocation equal the adjusted costs of new railway facilities as determined under section 3 of the Schedule minus the amount of the increase in the value of relevant land; and

(c) When there is no increase or decrease in value of relevant land, the net costs of railway relocation equal the adjusted costs of new railway facilities as determined under section 3 of the Schedule.

Section 3 of the Schedule gives the rules (formulae or equations) for determining the adjusted costs of new railway facilities for the following possibilities

(a) When current value of new maintenance and operating costs of facilities is greater than the current value of existing maintenance and operating costs of facilities then the adjusted costs of new rail facilities equal the costs of new rail facilities plus the difference between the current value of existing maintenance and operating costs of facilities and the current value of existing maintenance and operating costs of facilities;

(b) When current value of new maintenance and operating costs of facili-

tion des installations est inférieure à la valeur courante des frais d'entretien et d'exploitation des installations existantes, les frais pondérés afférents aux nouvelles installations ferroviaires sont équivalents aux frais des nouvelles installations ferroviaires, moins la différence entre la valeur courante des frais d'entretien et d'exploitation des installations existantes et la valeur des nouveaux frais d'entretien et d'exploitation des installations; et

(c) lorsque la valeur courante des nouveaux frais d'entretien et d'exploitation des installations est équivalente à la valeur courante des frais d'entretien et d'exploitation des installations existantes, les frais pondérés afférents aux nouvelles installations ferroviaires sont équivalents aux frais des nouvelles installations ferroviaires.

Afin de faire le calcul des FNDCF de la façon prescrite par les équations appropriés ci-dessus, la Commission est autorisée, à l'occasion, en vertu de l'article 11(3) de la *L.D.L.C.*, d'établir un taux d'intérêt, après avoir consulté le Ministre des Transports et le Ministre des Finances, aux fins du calcul de la valeur courante d'articles qui sont compris dans les FNDCF. Nous étudierons la question des taux d'intérêt en détail un peu plus tard au cours de la présente décision.

La Commission est également autorisée, en vertu de l'article 12 de la *L.D.L.C.*, de nommer des évaluateurs fonciers qui devront déterminer la valeur des terres affectées par une proposition du déplacement d'un chemin de fer afin que l'on puisse déterminer les FNDCF. Pour les raisons données à l'article 6.1 de la présente décision, le Comité a décidé de ne pas invoquer cet article de la *L.D.L.C.*

4. L'audience

Ont comparu lors de l'audience publique, les cinq personnes suivantes:

(i) L. St-Laurent, maire de la ville d'Amos;

ties is less than the current value of existing maintenance and operating costs of facilities then adjusted costs of new rail facilities equal the costs of new rail facilities minus the difference between the current value of existing maintenance and operating costs of facilities and the current value of new maintenance and operating costs of facilities; and

(c) When current value of new maintenance and operating costs of facilities equals the current value of existing maintenance and operating costs of facilities then the adjusted costs of new rail facilities equal the costs of new railway facilities.

In order to carry out the calculation of the NCRR as defined by the appropriate equations above, the Commission is empowered under section 11(3) of the *R.R.C.A.* to establish an interest rate from time to time, after consultation with the Minister of Transport and the Minister of Finance, for the purposes of calculating the current value of cost items included in the NCRR. The question of interest rates will be dealt with in more detail later in this decision.

The Commission is also empowered under section 12 of the *R.R.C.A.* to appoint land appraisers to determine the value of any lands affected by a railway relocation proposal in order that the NCRR can be determined. For the reasons outlined in section 6.1 of this Decision the Committee chose not to invoke this section of the *R.R.C.A.*

4. The Hearing

At the public hearing five appearances were recorded namely:

(i) L. St-Laurent, Mayor for the Town of Amos

(ii) R. Roy, au nom du Ministère des Transports de la province de Québec;
(iii) S.A. Cantin, avocat auprès de la Commission, la compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada;
(iv) L.M. Huart, avocat de VIA Rail;
(v) F. Godbout, avocat de Gestion Amos Inc.

En ouvrant la séance, le Président du panel a déclaré que le Comité devait tenir compte de trois éléments dans le cadre de cette requête. Le premier était le "plan du déplacement" requis par la loi. Ce plan doit être, du point de vue technique, acceptable à la compagnie de chemin de fer ainsi qu'à la Commission, étant donné que cette dernière doit l'approuver.

Le deuxième élément dont il faut tenir compte concerne les arrangements financiers - les coûts, la méthode de paiement et la répartition des coûts. Il faudra également tenir compte des répercussions financières totales du déplacement et du plan de développement urbain proposé.

Finalement, le Président du panel a déclaré que la Commission avait l'obligation avant d'accepter le plan de transport et le plan de financement, de vérifier les coûts de la compagnie de chemin de fer afin de s'assurer que celle-ci n'enregisterait ni profits ni pertes à la suite du déplacement du chemin de fer.

4.1 Arguments du requérant

Le témoignage de la ville se scindait en trois parties. Dans son allocution introductive, le Maire a donné un bref historique des études du déplacement du chemin de fer qui avaient été faites par la ville, y compris l'étude qui a mené à la requête en question. La première partie du témoignage a porté sur les plans de transport et de développement urbain de la ville ainsi que sur les conclusions de l'étude du déplacement. M. Claude Lavoie, planificateur urbaniste de l'Agence d'Urbanisme Lavoie et Associés, une agence de consultation qui avait été retenue par la ville d'Amos, a temoigné à cet effet. La deuxième partie du financement de la ville a été présentée par M. Jean Picotte, qui est également planificateur urbaniste de l'Agence d'Urbanisme Lavoie et Associés.

(ii) R. Roy, for the Ministry of Transport, Province of Québec
(iii) S.A. Cantin, Commission Counsel for the Canadian National Railways
(iv) L.M. Huart, Counsel for VIA Rail
(v) F. Godbout, Counsel for Gestion Amos Inc.

In his opening remarks, the Chairman stated that the Committee has to consider three elements in this application. The first was the "relocation plan" which is required under the law. This plan must be acceptable from a technical point of view to the Railway and to the Commission as it is the Commission that must approve this plan.

The second element that must be considered is the financial arrangements - what are the costs, how are they to be paid and by whom? It will also be necessary to consider the total financial impact of this relocation and the urban development plan proposed.

Finally, the Chairman stated that the Commission has an obligation before accepting the transportation plan and the financial plan to verify the railway's costs to ensure that the railway neither gains nor loses as a result of a railway relocation.

4.1 Case for the Applicant

The Town presented its evidence in three parts. The Mayor in his introduction dealt with a brief history of the railway relocation studies carried out by the Town including the study that led up to the present application. The first part of the Town's evidence dealt with the Town's transportation and urban development plan and the findings of the relocation study. This evidence was introduced by Claude Lavoie, urban planner with L'Agence d'Urbanisme Lavoie et Associés, a consulting firm retained by the Town of Amos. The second part of the Town's evidence dealt with the related costs of the project and the Town's financial plan. This evidence was introduced by Jean Picotte, urban planner also with L'Agence d'Urbanisme Lavoie et Associés.

La dernière partie du témoignage de la ville portait sur les coûts de la construction des trois ponts d'étagement, du déplacement d'un passage à niveau et du nouvel arrangement des services municipaux visant à répondre au redéveloppement urbain proposé. Ce témoignage a été présenté par M. Aimé St-Amant de St-Amant, Vézina, Vinet, Brassard, Ingénieurs-Conseils.

La Commission détient en filière les plans, esquisses et schémas préparés par la ville d'Amos. Le Comité ne compte pas les reproduire à cette audience.

4.2 Résultats de l'étude du déplacement du chemin de fer d'Amos

M. Lavoie nous a présenté un bref historique du développement du chemin de fer et de la ville d'Amos. Il a également déclaré que la ligne du chemin de fer ainsi que la cour de triage, au fur et à mesure que celle-ci se développait, avaient formé une barrière entre les parties du nord et du sud de la ville.

L'étude a analysé trois options principales (A, B et C). L'option A proposait de garder la voie principale dans le centre-ville mais de la déplacer de plus de 100 pieds vers le sud. En outre dans cette option, il est proposé de construire deux structures d'étagement, soit une à l'intersection de la rue Principale et une autre à l'intersection de la 4e rue est et de la voie ferrée, ainsi que deux passages superposés pour piétons. En même temps, on déplacerait la cour de triage aux limites ouest de la zone industrielle de la ville entre Amos et le lac Beauchamp sur la voie principale menant à LaSarre. Une sous-option a été étudiée dans le cadre de l'étude, qu'on a appelée Option A1 (l'option recommandée). À la différence de l'option A, celle-ci proposait un passage à niveau à l'intersection de la rue Principale, plutôt qu'un pont d'étagement.

L'Option B proposait le déplacement de la voie principale au sud de l'agglomération, qui longerait le parc industiel à l'ouest d'Amos et la rivière Harricana ainsi que la route 111 vers l'est. Dans cette option, il était proposé de construire un nouveau pont au-dessus de la rivière Harricana, à l'intersection d'un passage étagé de la route 111 à l'est d'Amos. Cette option a été abandonnée, compte tenu des coûts très élevés de la construction d'un nouveau pont au-dessus de la rivière. De plus, le nouveau chemin de fer

The final part of the Town's evidence dealt with the costs of constructing three grade separations, of relocating a level crossing and of rearranging municipal services to handle the Town's proposed urban redevelopment. This evidence was introduced by Aimé St-Amant of St-Amant, Vézina, Vinet, Brassard, Ingénieurs-Conseils.

All plans, sketches and diagrams prepared by the Town are on file with the Commission and it is therefore not the intention of the Committee to reproduce them here.

4.2 Results of the Amos Rail Relocation Study

Mr. Lavoie gave a brief history of the development of the Railway and Town of Amos. He went on to state that as the Town developed the railway line and yard soon became a barrier between the north and south sections of Amos.

The study examined three main options referred to as A, B and C. In option A the main track was retained in the downtown area but moved more than 100 feet to the south. As well the option called for the construction of two grade separations, one at Principale Street and the other on a revised alignment of 4th Street East as well as two pedestrian grade separations. At the same time the marshalling yard would be moved to the western limits of the Town's Industrial Park between the Town of Amos and Lake Beauchamp on the mainline leading to LaSarre. As the study progressed a sub option of Option A referred to as Option A1 (the recommended option) was developed. This option differed from Option A in that a level crossing was proposed at Principale Street instead of a grade separation.

Option B called for the relocation of the track to the south of the town with the mainline following a new course between the industrial park at the west end of Amos, west of the Harricana River and the alignment of Highway 111 to the east. This option would require the construction of a new bridge over the Harricana River at grade separation at Highway 111 just to the east of Amos. This option was dropped because of the very substantial costs of constructing a new railway bridge over the Harricana. As well the

aurait côtoyé de trop près les zones résidentielles devant être développées immédiatement au sud du tracé proposé.

Dans l'Option C, la voie principale serait déplacée au sud de la ville et longerait les installations de l'Hydro- Québec. Ceci exigerait également la construction d'un pont au-dessus de la rivière Harricana ainsi que d'un pont d'étagement à l'intersection de la voie ferrée et de la route 111. Après avoir étudié cette option en détail, on a décidé de la laisser tomber.

La ville d'Amos a donc retenu l'Option A1. La proposition du développement urbain de l'option recommandée exige l'utilisation des terrains qui étaient occupés par les cours de triage de chemin de fer à des fins commerciales et résidentielles. La partie ouest de la cour de triage serait utilisée à des fins commerciales et permettrait la construction d'un grand centre commercial à l'intersection de la rue Principale et de la 1re avenue. La partie est de la cour située dans le quadrilatère relié par la 1re avenue et la voie ferrée et entre la 2e et la 4e rues est sera développé en quartier résidentiel, comportant des espaces verts et des petites aires de stationnement. De plus, on prévoit un petit centre commercial à l'intersection de la 1re avenue et de la 4e rue est.

Les coûts du déplacement du chemin de fer tel que proposé dans l'option A1 étaient évalués, au début de l'étude de 1979 à 2 130 146 $ selon la valeur du dollar en 1979. Dans une lettre du 14 septembre 1981, la Ville d'Amos a rajusté les coûts de l'option A1 à 3 168 000 $ valeur du dollar en 1981.

D'après ces coûts, la nouvelle cour de triage serait située à La Ferme, au point milliare 48.0 de la subdivision Taschereau. La gare serait démolie et de nouvelles installations de transport seraient intégrées au centre commercial proposé.

Au cours du contre-interrogatoire, le conseiller de la ville a déclaré qu'une partie de l'emplacement de la nouvelle cour de triage était, tel qu'indiqué dans l'étude, située dans une zone déclaré agricole et que cela tombait par conséquent sous les dispositions de la loi concernant les terrains agricoles de la Province de Québec. Le conseiller a de plus déclaré que l'emplace-

presence of the railway would be unacceptable at this location as residential development is scheduled to take place immediately to the south of the proposed alignment.

In Option C the mainline would be relocated south of the town along the Québec Hydro corridor. This would also require the construction of a railway bridge over the Harricana River and a grade separation at Highway 111. Upon further analysis this option was dropped.

The recommendation retained by the Town of Amos was therefore Option A1. The urban development proposal under the recommended option calls for the use of land vacated by the rail yards for mixed commercial and residential purposes. The western part of the yard would be used for commercial purposes with a large shopping centre to be built at the intersection of Principale Street and 1st Avenue. The eastern part of the yard in the quadrilateral bounded by 1st Avenue and the railway and between 2nd and 4th Street East will be developed as residential with some green space and small parking areas. As well a small commercial complex is planned at the intersection of 1st Avenue and 4th Street East.

The costs of relocating the Railway under Option A1 were originally estimated in the 1979 study at $2,130,146 in 1979 dollars. The Town by letter of September 14, 1981 revised the costs of Option A1 to $3,168,000 in 1981 dollars.

These costs were based on the assumption that the new classification yard would be located at La Ferme at mileage 48.0 Taschereau Subdivision, that the present station would be demolished and that a new integrated transportation facility would be built in the proposed shopping mall complex.

Under cross examination the consultant for the Town stated that a portion of the site for the new yard as indicated in the study was situated on lands zoned agricultural and as such comes under the provisions of the act governing farmland of the Province of Québec. The consultant also stated that the location of the new yard limits was only preliminary and that more de-

ment des limites de la nouvelle cour de triage n'était que préliminaire et qu'une étude plus détaillée permettrait de localiser la cour en dehors des limites de la zone des terrains agricoles.

M. Picotte a présenté le contenu du plan de financement de la ville et il a déclaré que le coût total de mise en vigueur de l'option A1 montait, tel qu'indiqué dans l'étude du déplacement, à 2 839 146 $ selon la valeur du dollar en 1979. Ceci comprenait les coûts de déplacement du chemin de fer, la construction des passages étagés et du passage à niveau ainsi que le déplacement des utilités publiques.

L'étude a pu déterminer qu'il y avait 32.7 acres de terrain dans la zone sur laquelle portait l'étude. En se basant sur la valeur estimée à 2 00 $ le pied carré pour les terrains n'étant pas occupés par les installations ferroviaires et de 0,50 $ le pied carré pour les terrains occupés par le chemin de fer, les terrains à leur état actuel ont pu être évalués à 1 934 064 $. La valeur future de ces terrains était fondée sur 12 acres de terrain commercial à 5,50 $ le pied carré, 11.8 acres de terrain résidentiel à $1.00 de pied carré et 8.9 acres de terrain occupé par les installations ferroviaires à 0,50 $ le pied carré. Ceci donnait une valeur future totale de 3 582 810 $. La différence entre la valeur future et la valeur actuelle des terrains était donc de 1 648 746 $. De ce montant, on a déduit les coûts de la restructuration des services d'utilités publiques (652 000 $) et les coûts de l'achat d'environ 4 acres de terrain au nouvel emplacement de la cour (2 000 $) ce qui laissait 994 746 $. Lorsque cette augmentation de la valeur des terrains était déduite du coût total de la mise en vigueur, il restait un coût net de 1 844 400 $ selon la valeur du dollar en 1979.

La ville d'Amos a rajusté ces coûts comme elle l'a indiqué dans sa lettre du 14 septembre 1981. Le nouveau coût net, en dollars courants de 1981, donne 3 576 254 $. En plus de refléter les effets de l'inflation, cette augmentation du coût net comprend également les nouvelles estimations des installations ferroviaires, des structures et du déplacement des utilités publiques.

Dans son plan de finacement, la ville a déclaré que la coût du déplacement des installations ferroviaires serait divisé de la façon suivante:

tailed study would permit the location of the new yard entirely outside lands zoned agricultural.

Mr. Picotte presented the contents of the Town's financial plan and stated that the total cost of implementing Option A1 as stated in the relocation study was $2,839,146 in 1979 dollars. This included the costs relocating the railway, constructing the grade separations and level crossing and relocating public utilities.

The study identified 32.7 acres of land in the study area. Of this, 18.7 acres are non-railway land and 14 acres are occupied by the railway in downtown Amos. Based on an appraised value of $2.00 per square foot for land not occupied by railway facilities and $0.50 per square foot for railway occupied land the land in its present form was estimated to have a value of $1,934,064. The future value of this land was based on 12 acres of commercial land at $5.50 per square foot, 11.8 acres of residential land at $1.00 per square foot and 8.9 acres of land occupied by railway facilities at $0.50 per square foot. This gave a total future value of land as $3,582,810. The difference between the future and present value of lands was therefore $1,648,746. From this the costs of rearranging the public utilities ($652,000) and the costs of acquiring approximately 4 acres of land at the new yard site ($2,000) were deducted giving a residual of $994,746. This increase in value for the land when deducted from the total implementation costs gave a net cost of $1,844,400 in 1979 dollars.

These costs were revised by the Town of Amos as indicated in their letter of September 14, 1981 to show a new net cost of $3,576,254 in 1981 dollars. In addition to the effects of inflation, this increased net cost reflected the new estimates for railway facilities, structures and the relocation of public utilities.

The Town in its financial plan stated that the cost of relocating the railway facilities would be shared as follows:

Ville d'Amos	12 1/2%
Ministère des Transports, Province de Québec	37 1/2%
Transport Canada	50%

La ville a également proposé de diviser les coûts des nouvelles structures (1 211 000 $) de la façon suivante:

Ville d'Amos	4.7%
Ministère des Transports, Province de Québec	10.3%
Transports Canada	80.0%
Chemins de fer Nationaux du Canada	5.0%

Selon le plan de financement, le nouvel emplacement du chemin de fer coûterait en outre 563 244 $ au CN sur une période de 15 ans, ce qui est fondé sur un taux d'escompte de 11 5% et un taux d'inflation annuelle de 7.5%, donnant un taux réel d'escompte d'environ 4.0%

M. Aimé St-Amant, ingénieur-conseil, a présenté la troisième et dernière partie du témoignage de la ville. M. St- Amant a décaré que la structure ferroviaire proposée à la 4e rue est était évaluée à 605 000 $ alors que les deux passages souterrains pour piétons (ce qui comprend les escaliers) coûteraient 253 000 $ chacun. D'après les estimations, le déplacement du passage à niveau de la rue Principale s'élèverait à 100 000 $.

De plus, dans la cadre de l'option A1, il faudra également effectuer certains déplacements et restructurations des services municipaux, évalués à 844 000 $.

Les coûts et les quantités ont été évalués en date de septembre 1981, et comme M. St-Amant a fait remarqué, il ne s'agissait que de chiffres préliminaires qui n'étaient justes qu'à 20% près. La ville a modifié ses estimations à la lumière d'une proposition révisée de l'emplacement de la cour de triage. Ces estimations sont données à l'article 6 de la présente décision.

Town of Amos	12 1/2%
Ministry of Transport, Province of Québec	37 1/2%
Transport Canada	50%

The Town also proposed that the costs of the new structures ($1,211,000) be cost shared as follows:

Town of Amos	4.7%
Ministry of Transport, Province of Québec	10.3%
Transport Canada	80%
Canadian National Railways	5%

The financial plan stated that the new location for the railway would cost CN an additional $563,244 over 15 years based on a discount factor of 11.5% and an annual inflation factor of 7.5%, yielding a real rate of discount of approximately 4.0%.

The third and final part of the Town's evidence was presented by Aimé St-Amant consulting engineer. Mr. St-Amant stated that the railway structure proposed at 4th Street East is estimated to cost $605,000 while the two pedestrian underpasses (which will incorporate stairs) will cost $253,000 each. The relocation of the level crossing at Principale Street is estimated to cost $100,000.

As well under Option A1 some relocation and rearrangement of municipal services will be required. This was estimated to cost $844,000.

These costs and quantities were estimated as of September, 1981 and Mr. St-Amant stated they were only preliminary and as such were only accurate to within 20%. In the light of a revised proposal for the site of the new yard the Town's estimates were modified. These estimates are presented in section 6 of this decision.

4.3 Parties intéressées à l'appuie de la requête

Le Ministère des Transports de la Province de Québec a fortement appuyé le Projet du déplacement du chemin de fer d'Amos. Comme nous l'avons déjà déclaré auparavant dans la présente décision, le Ministère a indiqué qu'il participerait au partage des coûts du déplacement des installations ferroviaires ainsi qu'à la construction des passages étagés et du passage à niveau proposés.

Pour sa part, la municipalité d'Amos Est a indiqué son appui en passant la résolution n° 1081-24 du 13 octobre 1981 qui déclarait justement qu'elle n'avait aucune objection au déplacement proposé du chemin de fer.

4.4 La position de la compagnie des Chemins de fer Nationaux de Canada

En général, le CN n'avait aucune objection au déplacement de la cour de triage du centre-ville d'Amos. Cependant, il n'était pas d'accord au sujet de l'emplacement de la nouvelle cour de triage, ni au sujet du taux d'intérêt et de la période d'escompte devant être utilisés pour le calcul des frais d'exploitation et d'entretien.

Le CN préférait situer la nouvelle cour de traige à un endroit juste à l'ouest de la compagnie Les Matériaux Blanchet Inc., qui se trouve sur le côté nord de la voie principale, à proximité du point milliaire 46.5 de la subdivision Taschereau, car ceci le rapprocherait beaucoup plus de ces clients que l'emplacement de La Ferme. La proposition du chemin de fer visait également le déplacement de la voie de débord à un endroit situé immédiatement à l'ouest de la nouvelle cour ainsi que la construction d'une voie d'évitement de 1,200 pieds à l'est du point milliaire 41.5 de la subdivision Taschерau. Les installations actuelles de La Ferme resteraient telles quelles.

Le CN a présenté les estimations du déplacement de ses installations à La Ferme comme la ville le lui avait demandé. Le coût total était évalué à 2 396 000 $ (selon la valeur du dollar en 1981). La différence des frais d'exploitation et d'entretien était évaluée à 844 191 $ selon la

4.3 Interested Parties in Support of the Application

The Ministry of Transport of the Province of Québec strongly supported the Amos Rail Relocation Project. As stated earlier in this Decision the Ministry indicated that it would participate in the cost sharing of both the relocation of the Railways' facilities and the building of the grade separations and level crossing proposed.

The Municipality of Amos Est indicated its support by passing resolution number 1081-24, dated October 13, 1981 which stated that the Municipality had no objections to the proposed rail relocation.

4.4 The Position of the Canadian National Railways

In general, the CN had no objection to the relocation of the classification yard from downtown Amos but did however disagree on the location of the new yard and the interest rate and discounting period to be used in calculating operating and maintenance costs.

CN favoured locating the new yard at a site just west of Les Matériaux Blanchet Inc. on the north side of the mainline at approximately mile 46.5 Taschereau Subdivision as this would situate the Railway much closer to its clients than the La Ferme site. The Railway's proposal also called for the relocation of the team track to a site immediately west of the new yard location and for the construction of a 1200 foot passing track at just east of mile 41.5, Taschereau Subdivision. The existing facilities at La Ferme would remain unchanged.

The Railway submitted estimates to move its facilities to La Ferme as proposed by the Town. The total cost was estimated to be $2,369,000 (in 1981 dollars). The operating and maintenance costs differential was estimated to be $844,191 in 1981 dollars using a discount rate

valeur du dollar en 1981, à un taux d'escompte de 2.33% et sur une période d'escompte de 25 ans. Ce projet n'était mis en vigueur qu'en 1983.

4.5 Interventions des autres parties

VIA Rail Canada inc. a déclaré qu'il s'opposerait à toute mesure visant à déplacer la gare d'Amos du centre-ville. Leur politique est de garder les bâtiments de la gare aussi près que possible du centre-ville. De plus, VIA a déclaré, qu'à leur connaissance, le déplacement des gares à l'extérieur du centre de la ville était généralement peu rentable du point de vue économique.

En ce qui concerne la question de l'intégration de VIA Rail aux autres services de transports, VIA Rail a déclaré qu'il accueillerait avec plaisir un tel changement puisque leur véritable concurrence ne provenait pas des compagnies d'autocars ou des lignes aériennes, mais plutôt des voitures particulières.

Gestion Amos Inc. a déposé une intervention devant le Comité en déclarant qu'il possédait certaines options valables sur une partie des terres qui seront libérées en vue de développement une fois que le chemin de fer aura été déplacé. Le Comité a été informé au cours de l'audience que Gestion Amos Inc. avait l'intention de mettre ces options en vigueur si les terrains de chemin de fer étaient libérés.

5. Lieux de remplacement pour la nouvelle cour de triage et la voie principale

Le CN préférait, comme nous l'avons déjà dit, situer la nouvelle cour de triage à l'ouest de la compagnie Les Matériaux Blanchet Inc., qui se trouve sur le côté nord de la voie principale au point milliaire 46.5 de la subdivision Taschereau. Le CN avait également indiqué au cours de l'audience que les changements du tracé de la voie principale dans le centre-ville d'Amos devraient être étudiés. Par la suite, le Comité a ordonné au CN de préciser sa position au sujet du plan de déplacement dans les 15 jours suivant l'audience et d'en aviser les parties intéressées.

Dans sa lettre du 28 octobre 1981, le CN a confirmé qu'il préférait l'emplacement de la cour cité ci-dessus et il a présenté les coûts révisés s'appliquant à cette proposition. Le tracé de la voie principale a également été modifié afin de

of 2.33%, a discount period of 25 years and a start up date of 1983.

4.5 Interventions by Others

VIA Rail Canada Inc. stated that it would be opposed to any action to remove the Amos Station from the centre- town. It is VIA's policy to maintain station facilities as close to the downtown core as possible and VIA further stated that in its experience station relocations out of the downtown core have proven to be economically unviable.

As far as the question of integrating VIA Rail with other transportation services VIA Rail stated it would welcome such a move as its real competition does not come from bus companies or the airlines but the private automobile.

Gestion Amos Inc. filed an intervention with the Committee stating that it possessed good and valuable options on part of the lands that will be freed for development when the Railway is relocated. The Committee was informed at the hearing that Gestion Amos Inc. intends to exercise its options should the railway land be freed.

5. Alternative Locations for the New Yard and Mainline

CN as stated earlier preferred to locate the new classification yard just west of Les Matériaux Blanchet Inc. on the north side of the mainline at mile 46.5 Taschereau Subdivision. The Railways also indicated at the hearing that changes in the alignment of the mainline in the downtown area of Amos should be studied. As a result the panel ordered CN to finalize their position on the relocation plan within 15 days after the hearing and advise all interested parties.

CN by letter of October 28, 1981 confirmed that the above yard site was the one preferred by the Railway and submitted revised costs for this proposal. The alignment of the mainline was also modified to minimize property damage and

minimiser les dommages matériels et d'utiliser la gare d'Amos. Le tracé proposé est produit dans le Plan I de l'Annexe A.

Dans le cadre de ce nouveau projet, le coût total évalué pour le déplacement du chemin de fer est passé de 2 369 000 $ à 2 082 000 $ selon la valeur du dollar en 1981. Les estimations des frais d'exploitation et d'entretien du CN, fondés sur un taux d'intérêt de 2.33% et une période d'escompte de 25 ans, ont été réduites de 637 889 $ selon la valeur du dollar en 1981.

La ville d'Amos en revisant son étude du déplacement daté du 9 novembre 1981 a accepté les changements apportés à son plan de déplacement, y compris la conservation de la gare d'Amos à son emplacement actuel. Le Ministère des transports de la province de Québec a également accepté ce plan revisé.

VIA Rail inc. a aussi appuyé ces changements.

6. Points en litige et conclusions

Six questions d'ordre majeur ont été identifiées au cours de l'audience. Nous allons discuter de chacune, puis les régler tour à tour.

6.1 Terrains interessés

D'après la position du requérant, les terrains du chemin de fer situés dans le centre-ville d'Amos appartenant à la couronne et exploités par le CNR, étaient des terrains intéressés. Ceci comprenait un morceau de terrain situé à proximité de l'intersection de la rue Principale et de la 1re avenue qui a été vendu à Gestion Amos Inc.

D'après le Comité, les 32.7 acres de terrains en question ne sont pas des terrains intéressés, selon la définition de l'article 1 de l'Annexe à la *Loi*, puisqu'il ne s'agit pas de terrains appartenant à une compagnie de chemin de fer. Par conséquent, il n'y a pas d'augmentation ni de diminution de la valeur des terrains intéressés dont il faut tenir compte dans la détermination des FNDCF. De plus, comme le Comité pense que ces terrains ne représentent pas un facteur dans le calcul des FNDCF, la Commission n'exigera pas une évaluation foncière telle que permise en vertue de l'article 12 de la *L.D.L.C.*

make use of the Amos Station. The proposed alignment is shown in Plan I of Appendix A.

Under this new scheme the estimated total cost of relocating the Railway was reduced from $2,369,000 to $2,082, 000 in 1981 dollars. The Railway's estimate of operating and maintenance costs, based on an interest rate of 2.33% and discounting period of 25 years, was reduced to $637,389 in 1981 dollars.

The Town of Amos by revision dated November 9, 1981 to its relocation study accepted the above revisions to their relocation plan including retention of the Amos Station at its present location. The Ministry of Transport, Province of Québec, also accepted this updated plan.

These changes also received the support of VIA Rail Inc.

6. Issues and Findings

Six major issues were identified during the course of the hearing. Each of these will be discussed and ruled on in turn.

6.1 Relevant Land

The Applicant took the position that the railway lands in downtown Amos which are owned by the Crown and managed by the CNR were relevant lands. This included a parcel of land near the corner of Principale Street and 1st Avenue that was sold to Gestion Amos Inc.

It is the position of the Committee that the 32.7 acres of land in question is not relevant land as defined in section 1 of the Schedule to the *Act* as it is not railway owned land. Therefore there is no increase or decrease in the value of relevant land to be considered in the determined of the NCRR. As well, the Committee felt that as this land would not be a factor in determining the NCRR, the Commission will not require that a land appraisal be carried out as permitted under section 12 of the *R.R.C.A.*

6.2 Période d'escompte et taux d'intérêt

La L.D.L.C. précise les termes que l'on doit suivre pour le calcul de la différentielle nette des frais d'exploitation et d'entretien entre les nouvelles installations et les installations actuelles:

(i) la période d'analyse ne doit pas dépasser quinze ans;

(ii) après avoir consulté le Ministre des Transports et le Ministre des Finances, la Commission peut établir un taux d'intérêt devant être utilisé à des fins de calcul de la valeur actuelle des frais futurs. La Commission peut accepter un taux d'intérêt proposé ou elle peut établir le sien.

Selon le CN, le taux d'intérêt devrait être de 2.33%, basé sur le coût en capital déclaré avant impôt et applicable sur une période de 25 ans. L'Annexe B contient les détails du taux de ses coûts en capitaux.

La ville d'Amos était représentée par l'agence de consultation "L'Agence d'Urbanisme Lavoie et Associés". Par cet intermédiaire, la ville a décidé que le taux d'intérêt devrait plutôt être de 4%, (utilisant les chiffres compris dans la position de 1979 du CN) devant être appliqué sur une période de 15 ans. Le taux d'intérêt est basé sur une combinaison d'un taux d'escompte de 11.5% et d'un taux d'inflation à long terme de 7.5%.

Deux points ont été établis et sont étudiés ci-dessous.

Premièrement, le CN a demandé que la période d'escompte soit indéfinie mais qu'on l'établisse, à toutes fins pratiques, à 25 ans.

Le Comité trouve que la revendication du CN en vue d'une période d'escompte de 25 ans n'est pas appropriée en raison du libellé de l'article 1 de l'Annexe à la *L.D.L.C.*, qui stipule que la valeur des frais d'entretien et d'exploitation d'un chemin de fer doit être calculée sur une période de 15 ans.

Deuxièment, en ce qui concerne le choix d'un taux d'intérêt convenable, le Comité a étudié la soumission du CN qui se trouve à l'Annexe B.

6.2 Discount Period and Interest Rate

The R.R.C.A. specifies the terms that must be followed in the calculation of the net differential in operating and maintenance costs betwen the new facilities and the current facilities:

(i) The time period for analysis must not exceed fifteen years.

(ii) After consultation with the Minister of Transport and the Minister of Finance, the Commission may establish a rate of interest to be used for the purposes of calculating the current value of future costs. The Commission has the choice of accepting a proposed interest rate or of developing its own.

CN took the position that the interest rate should be 2.33%, based on their claimed pre-tax real cost of capital, to be applied over a 25 year period. Details of their cost of capital rate are reproduced in Appendix B.

The Town of Amos was represented by the consulting firm "L'Agence d'Urbanisme Lavoie et Associés". Through this intermediate, the City took the position that the interest rate should rather be 4%, (using figures included in the CN 1979 position) to be applied over a 15 year period. The interest rate is based on the combination of an 11.5% discount rate and a 7.5% long term inflation rate.

Two issues were identified and are discussed below.

First, CN has requested that the period of discounting be infinity, but taken as 25 years for practical considerations.

The Committee finds that the CN claim for a discount period of 25 years is inappropriate in light of the wording of the *R.R.C.A.* Schedule, s.1, which stipulates that the current value of any railway maintenance and operating costs must be calculated over a 15 year period.

Second, with respect to choosing a suitable interest rate the Committee has examined the CN submission, Appendix B. Although the

Bien que le Comité considère que l'estimation du CN sur le taux d'inflation à long terme 7.5% n'est pas très élevée à la lumière des tendances récentes, cette question ne revêt pas une importance capitale dans le cadre de cette analyse, car l'objectif final est d'établir un taux d'intérêt réel plutôt que monétaire.

Committee would regard the CN estimate of the long-term inflation rate at 7.5% as low in the light of recent trends, this issue is not of substantial importance in the present analysis, where the ultimate objective is to determine a real rather than a money rate of interest.

En général, le Comité est disposé à accepter les hypothèses du CN concernant les taux d'intérêt réels de 2 1/2% sur les dettes et de 5% sur l'avoir des actionnaires. À la lumière de l'analyse financière continue des actifs du CN, le Comité est également disposé à accepter, aux fins de la présente décision, l'hypothèse du CN d'un rapport du passif à l'avoir des actionnaires de 40:60. Au sujet du point plus contestable selon lequel le CN se trouverait en position de payer des impôts au cours de la plus grande partie de la période de 15 ans, le Comité serait également disposé à accepter le calcul indiqué en (a) dans la soumission du CN, qui donne un coût d'immobilisation de 20% en termes monétaires avant les impôts et qui n'est pas escompté dans le cadre de l'inflation.

In general, the Committee is prepared to accept the CN assumptions of real rates of interest of 2 1/2% on debt and 5% on equity. In the light of ongoing financial analysis of the CN asset base, the Committee is also prepared to accept, for purposes of the current decision, the CN assumption of a debt to equity ratio of 40:60. On the more debatable assumption that CN will be in a tax-paying position over the major part of the next 15-year period, the Committee would also be prepared to accept the calculation labelled (a) in the CN submission, which produces a pre-tax cost of capital of 20% in money terms, not discounted for the effects of inflation.

Cependant, le Comité n'est pas d'accord au sujet de l'étape (b) de la soumission du CN, qui convertit un coût d'immobilisation de 20% avant impôt, à un taux de 10% après impôt. Le Comité nie la pertinence de ce calcul. Si le CN peut investir une somme en capital moyennant des dépenses futures à un taux de rapport de 20% en termes monétaires, 20% est alors un taux d'escompte approprié en termes monétaires. La raison pour cela est que le CN ne sera pas tenu de payer d'impôts sur cette subvention en capital ainsi que sur les gains qu'il réalisera, ce qui sera déduit des dépenses à venir. L'étape (b) de la présentation du CN semblerait donc erronée du point de vue de la logique et elle devrait être omise du calcul. La conversion du coût d'immobilisation en argent à un taux réel à l'étape (c) de la soumission du CN est valable mais le taux qui devrait être appliqué est de 20% et non de 10%. Le coût d'immobilisation réel devient alors 11.63% et non pas 2.33%, chiffre donné dans sa soumission.

However, the Committee does not concur with step (b) of the CN submission, which converts a 20% pre-tax cost of capital into a rate of 10% after-tax. The Committee denies the relevance of this calculation. If CN is able to invest a capital sum given in consideration of future expenses at a 20% rate of return in money terms, then 20% is the appropriate discount rate in money terms. This is because CN will be not called upon to pay tax in respect of this capital grant and its future earnings, and this will be offset against the expenses also to be incurred in the future. Step (b) in the CN presentation would therefore appear to be in error and should be omitted from the calculation. The conversion of a money cost of capital into a real rate in step (c) of the CN submission is valid but the rate to which this should be applied is 20% and not 10%. The real cost of capital then becomes 11.63% and not the 2.3% shown in the CN submission.

Comme le CN doit recevoir une compensation vers le début du projet de déplacement au titre des dépenses additionnelles encourues au cours des 15 prochaines années, il est dans son intérêt d'avoir un taux d'intérêt très bas afin de

As CN is to receive compensation towards the commencement of the relocation project for additional expenses incurred over the future 15 years, it is in the interests of the CN to have a very low rate of interest in order to maximize the

pouvoir maximiser la valeur actuelle de la subvention qu'il recevra pour couvrir ses dépenses à venir. Le CN n'a pas logiquement justifié son chiffre de 2.33% au Comité. Cependant, le Comité trouve que le chiffre de 11.63%, qui serait exact selon le concept de la présentation du CN, est extrêmement élevé pour un coût d'immobilisation en termes réels. Le Comité n'accepte pas forcément la réclamation du CN selon laquelle ce dernier devra payer des impôts réels sur le revenue pendant la majeure partie des 15 prochaines années et, aux fins de la requête d'Amos, le Comité a décidé de supposer que le CN ne paiera pas d'impôts sur le revenu.

La question des impôts mise de côté, il n'est pas nécessaire d'avancer d'hypothèses au sujet du taux d'inflation à long terme et la discussion peut donc continuer en termes de prix constants, selon la méthode adoptée dans l'ensemble de l'étude de déplacement du chemin de fer d'Amos. Le Comité doit donc simplement déterminer un taux d'intérêt réel, car la question des impôts et celle du taux d'inflation ne sont plus pertinents.

La soumission du CN suggère un taux réel de 2 1/2% sur les dettes, ce qui comprend 40% du total de la capitalisation et 5% du taux d'intérêt réel sur l'avoir des actionnaires, ce qui comprend 60% du total de la capitalisation. Ceci donnerait un taux pondéré de 4% du coût d'immobilisation. Par coïncidence, ceci représente également le taux d'intérêt que la ville d'Amos a suggéré. Le Comité a donc décidé que le taux d'intérêt servant au calcul de la valeur actuelle des frais futurs d'exploitation et d'entretien ayant rapport au projet de déplacement du chemin de fer d'Amos serait établi à 4%. Le Comité tient à faire savoir que le taux d'intérêt applicable au projet de déplacement du chemin de fer d'Amos ne serait être assujetti aux autres projets de déplacement puisque les conditions régissant les marchés financiers ainsi que le pourcentage des impôts doivent être réévalués régulièrement.

6.3 Capacité du chemin de fer et efficacité de l'exploitation

Aprés avoir étudié avec soin le plan final du déplacement, le Comité est convaincu que la capacité et l'efficacité de l'exploitation du chemin de fer ne seront pas affectées défavorablement, bien que les frais d'exploitation et d'entretien doivent augmenter légèrement.

present value of the grant to be received to cover the expenses to be incurred at future dates. The CN figure of 2.33% has not been logically justified to the Committee, yet the conceptually correct figure from the CN presentation of 11.63% does seem extremely high to the Committee as a cost of capital in real terms. The Committee does not necessarily accept the CN claim that CN will be paying actual income taxes for most of the next 15 years and, for purposes of the Amos application, the Committee has decided to assume that CN will not pay income taxes.

With the tax issue excluded, there is no need to make any assumption on the long-term inflation rate and the discussion can therefore proceed in terms of constant prices, which has been the approach throughout the rest of the Amos relocation study. The Committee is therefore faced only with determining a real rate of interest and both the tax issue and the rate of inflation are no longer relevant.

The CN submission suggests a 2 1/2% real rate on debt, comprising 40% of total capitalization, and a 5% real rate of interest on equity, comprising 60% of total capitalization. This would give a weighted cost of capital rate of 4%. Coincidentally, this is also the rate of interest suggested by the City of Amos. The Committee has therefore decided that the interest rate for purposes of calculating the current value of future operating and maintenance costs, pertinent to the Amos rail relocation project, shall be set at 4%. The Committee wishes to make it clear that this rate of interest applicable to the Amos rail relocation project will not be binding on future rail relocation projects, as clearly conditions operating in financial markets and tax implications have to be re-assessed on an ongoing basis.

6.3 Railway Capacity and Operating Efficiency

The Committee upon careful review of the final relocation plan is satisfied that the Railways' capacity and operating efficiency will not be adversely affected although operating and maintenance costs will increase slightly.

La nouvelle cour de triage occupera environ 5 acres de terrain et sa capacité sera équivalente à celle de la cour actuelle d'Amos (environ 130 voitures); elle permettra également les expansions futures. En résumé, nous ne pouvons voir d'effets contraires sur la capacité du chemin de fer ou sur l'efficacité de l'exploitation du point de vue des services de marchandises ou de passagers.

6.4 Emplacement de la gare d'Amos

Le Comité est d'accord avec le plan révisé du déplacement qui demande à laisser la gare d'Amos à son emplacement actuel. Cette mesure permettrait de réduire les coûts du projet d'environ 263 000 $ et la gare serait ainsi beaucoup plus accessible au public qui voyage en train.

Le Comité reconnait que le CN serait en mesure d'assurer un meilleur service si son chef de gare était affecté à la nouvelle gare de triage, mais tient à ce que cela ne se fasse pas au détriment des voyageurs à la gare d'Amos.

Par conséquent, le Comité autorise le déplacement du chef de gare actuel à la nouvelle gare de triage, tout en exigeant que ses fonctions demeurent inchangées. Durant ses heures normales de travail, il serait tenu d'ouvrir la gare d'Amos une heure avant l'arrivée prévue du premier train de voyageurs, et de la fermer une heure après le départ du dernier train de voyageurs.

Le chef de gare continuera de répondre, depuis la nouvelle gare de triage, aux demandes de renseignements téléphoniques du public sur les services de VIA.

Soulignons que les changements ne visent pas la situation du chef de gare d'Amos ni ses fonctions, car la requête, concernant le remplacement du chef de gare d'Amos par un de ses employés déposée par le CN est présentement accordé à l'étude.

6.5 Corporation du développement d'Amos

Dans sa requête, la ville d'Amos a proposé l'établissement d'une société mixte de développement aux fins de la mise en vigueur du projet.

The new yard will occupy approximately 5 acres and will provide capacity equivalent to that of the present Amos Yard (about 130 cars), as well as provide for future expansion. In summary, we can see no adverse effects on railway capacity or on operating efficiency from either the point of view of freight or of passenger operations.

6.4 Location of the Amos Station

The Committee agrees with the revised relocation plan which calls for the retention of the Amos Station in its present location. This would reduce the costs of the project by some $263,000 and provide a station which would be much more accessible to the public travelling by train.

The Committee recognizes the fact that CN's operation could be more efficient if its agent were placed at the new yard but at the same time the Committee does not wish that the present level of service being provided to the travelling public at Amos Station be reduced.

To this end the Committee allows that the present station agent be relocated to the new yard with his existing duties to remain unchanged. During the station agent's regular working hours he would be required to open the Amos station building to serve the travelling public one hour before scheduled passenger train arrival and close the station building one hour after train departure.

The local telephone service providing VIA services to the public will continue to be carried out by the station agent at the new yard.

It should be emphasized that the above actions do not change the status of the agent at Amos or his duties as the Committee has before it a CN application yet undecided to replace its agent at Amos by a CN employee.

6.5 Amos Development Corporation

The Town in its application proposed the formation of a joint development corporation for the purposes of implementing this project. This

Cet organisme para-municipal serait responsable devant le conseil municipal.

La Corporation aurait la responsabilité du lancement et de la coordination des diverses propositions de développement du centre-ville, de l'acquisition des terrains, de la réception des subventions fédérales, provinciales et municipales ainsi que du paiement des travaux effectués. Étant donné la complexité de ce projet ainsi que la durée du temps requis pour la mise en vigueur du plan de développement urbain, le Comité est d'avis que ceci représenterait une façon raisonnable de procéder.

6.6 Frais totaux du déplacement du chemin de fer d'Amos

Les estimations finales des coûts totaux du déplacement sont données au tableau 1 ci-dessous. Elles sont présentées telles que soumises par le CN et par la ville, en considération des changements apportés au plan de déplacement mais le Comité a cependant appliqué le taux d'escompte de 4% et la période d'escompte de 15 ans.

De même, les coûts de construction et d'enlèvement des voies ferrées, d'érection de clôtures, d'aménagement de ponceaux ainsi que les coûts d'exploitation et d'entretien ont été réduits pour les raisons suivantes:

(i) la longueur des voies à enlever et à construire a été réduite de 825 et de 1 325 pieds, respectivement;

(ii) le coût d'érection de clôture (24 000 $), suivant les normes du CN, a été rejeté, puisque la compagnie ferroviaire doit clôturer la nouvelle gare de triage à ses frais, tel qu'il est stipulé dans la Loi sur les chemins de fer;

(iii) de 160 000 $, le coût de construction d'un dalot de 8 pi. x 8 pi. x 90 pi. a été ramené à 126 000 $; et

(iv) le salaire annuel d'un préposé a été exclu de l'estimation des frais d'exploitation annuels, parce que le chef

para-municipal body would report to the Town Council.

The Corporation would be responsible for the initiation and coordination of the various downtown development proposals, the acquisition of all lands, the receiving of federal, provincial and municipal funds and the payment of all works carried out. Given the complexity of this project and the length of time required to fully implement the urban development plan, the Committee is of the view that this would be a reasonable way to proceed.

6.6 Total Costs of Rail Relocation in Amos

The final estimates for the total costs of relocation are given in Table 1 below. These estimates are as submitted by CN and the Town in view of the changes made in the relocation plan with the exception that the Committee has applied the 4% discount rate and 15 year discount period.

As well the costs of railway track (construction and removal), fencing, culverts, and operating and maintenance costs have been reduced for the following reasons, namely:

(i) the amount of track to be removed has been reduced by 825 feet and the amount of new track to be constructed has been reduced by 1325 feet;

(ii) the cost of fencing the new yard with CN type fence at a cost of $24,000 has been disallowed as the Railway is expected to fence the new yard at its own expense as per the requirements of the Railway Act;

(iii) the cost of constructing the 8 ft. x 8 ft. x 90 ft. box culvert has been reduced to $126,000 from $160,000; and

(iv) the annual salary of an operator has been removed from the estimate of annual operating costs as the station

de gare continuera d'assumer ses fonctions à la nouvelle gare de triage, tel qu'il est indiqué au paragraphe 6.4.

Il est à noter que les divers droits supplémentaires indiqués dans l'estimation des coûts ont été acceptés, attendu qu'ils font partie de l'estimation. Ils n'ont pas été approuvés, puisque le Comité les étudie présentement. Le Comité a vérifié les estimations et les a trouvées justes et raisonnables.

agent will continue to carry out these duties at the new yard as stated above in section 6.4.

It should be emphasized here that the various surcharges used throughout the estimates of cost have been accepted inasmuch as they form a part of the estimates but have not been approved as the matter of surcharges is still before the Committee. The Committee has verified that these estimates are fair and reasonable.

Tableau 1 - Table 1

Coûts totaux de déplacement du chemin de fer d'Amos ($ 1981) - Total Costs of Railway Relocation in Amos ($1981)

	($1981)	
Voies ferrées (construction et retrait) - Railway tracks (construction and removal)	1,108,255	
Infrastructure - Infrastructure	417,000	
Bâtiments - Buildings	68,000	
Ponceaux - Culverts	133,000	
Structures diverses - Miscellaneous structures	37,000	
Clôtures - Fencing	77,000	
Télécommunications - Telecommunications	92,000	
Voies d'accès au chemin de fer - Railway communications	1,500	
		1,933,755
Coûts afférentiels d'entretien et d'exploration - Maintenance and operating costs differential		50,690
Coûts totaux du chemin de fer - Total Railway Costs		1,984,445
Achat des terrains - Land acquisitions		2,000
Passage à niveau à l'intersection du chemin de fer et de la rue Principale - Level crossing at railway and Principale Street	100,000	
Pont d'étagement à l'intersection du chemin de fer et de la 4e rue est - Grade separation at railway and 4th St. East	605,000	
Passages souterrains pour piétons - Pedestrian underpasses	506,000	
Total des structures - Total, structures		$1,211,000
Coûts totaux du projet - Total costs, project		$3,197,445

Étant donné que ce projet ne sera pas entrepris avant la fin du printemps 1982, les estimations données au Tableau I ont été majorées de 12.5% afin de les convertir à la valeur du dollar en 1982 (le taux d'inflation moyen au cours des neuf premiers mois de 1981 selon l'Indice des prix à la consommation). Ces estimations sont données au Tableau 2 ci-dessous.

As this project will not commence before the late spring of 1982 the estimates given in Table I were inflated by a factor of 12.5% to convert them to 1982 dollars (the average rate of inflation over the first 9 months of 1981 as measured by the Consumer Price Index). These estimates are given in Table 2 below.

Tableau 2 - Table 2

Coûts totaux de déplacement du chemin de fer d'Amos ($ 1982) - Total Costs of Railway Relocation in Amos ($1982)

	Coûts estimatifs - Estimated Costs	Augmentation de l'IPC - CPI Increase	Coûts estimatifs - Estimated Costs
Installations ferroviaires - Railway facilities	$1,933,755	1.125	$2,175,474
Différence des coûtsd'exploitation et d'entretien - O&M costs differential	50,690	1.125	57,026
Achats des terrains - Land acquisitions	2,000	1.125	2,250
Passage à niveau - Level crossing	100,000	1.125	112,500
Pont d'étagement - Grade separation	605,000	1.125	680,625
Passages souterrains pour piétons - Pedestrian underpasses	506,000	1.125	569,250
	$3,197,445		$3,597,125

Comme il a déjà été déclaré, le Comité est d'avis qu'il n'y a aucun terrain interessé et qu'il n'y a donc pas d'augmentation ni de diminution de la valeur des terrains. Nous devons par conséquent nous rapporter à l'article 2c) de l'Annexe à la *Loi*, qui déclare:

> Lorsqu'il n'y a ni hausse ni baisse de la valeur des terrains intéressés, les frais nets de déplacement des lignes de chemin de fer consistent dans les frais afférents aux nouvelles installations ferroviaires, pondérés conformément à l'article 3 de la présente Annexe.

En nous rapportant l'article 3a) de l'Annexe à la *Loi*, nous pouvons voir que les coûts rajustés des nouvelles installations ferroviaires sont déterminés de la façon suivante:

As stated earlier, the Committee is of the opinion that there is no relevant land hence no increase or decrease in value of relevant land. We are therefore directed to section 2(c) of the Schedule to the *Act* which states:

> When there is neither an increase in the value of relevant land nor a decrease in the value of relevant land, the net costs shall be the adjusted costs of new railway facilities as determined under section 3 of this Schedule.

Turning to section 3(a) of the Schedule to the *Act* adjusted costs of new railway facilities are determined as follows:

Lorsque la valeur courante des nouveaux frais d'entretien et d'exploitation des installations est supérieure à la valeur courante des frais d'entretien et d'exploitation des installations existantes, la pondération des frais afférents aux nouvelles installations ferroviaires consiste à leur ajouter l'écart entre ces deux valeurs;

En utilisant la formule ci-dessus, le Comité a donc établi les frais totaux relatifs aux installations ferroviaires à $2 232 500 selon la valeur du dollar en 1982. Compte tenu de la contribution maximale de 50%, la contribution du gouvernement fédéral est de $1 116 250. Les structures requises dans le cadre de ce projet seront subventionnées conformément aux dispositions de l'article 20 de la *L.D.L.C.* (c'est-à-dire jusqu'à 80% du coût réel des structures). La contribution totale pour les structures a été établie à $1,089,900 en se basant sur les estimations des coûts de ces structures qui ont été présentées au cours de l'audience. Cependant, les coûts individuels de la construction du pont d'étagement à la 4e rue est, des deux passages souterrains pour piétons et du déplacement du passage à niveau à l'intersection de la rue Principale peuvent varier et devront donc être établis séparément.

Les subventions fédérales disponibles dans le cadre de ce projet, basées sur les estimations des coûts en 1982, totalisent $2 206 150. Les détails du calcul sont donnés ci-dessous au Tableau 3.

When the current value of new maintenance and operating costs of facilities is greater than the current value of existing maintenance and operating costs of facilities, the adjusted costs of new railway facilities is the amount of the costs of new railway facilities plus the difference between the current value of new maintenance and operating costs of facilities and the current value of existing maintenance and operating costs of facilities;

Applying the above formula the Committee therefore sets the total costs relating to railway facilities at $2,232,500 in 1982 dollars. At a maximum grant factor of 50% the federal grant is $1,116,250. The structures and level crossing relocation required in this project will be funded under the provisions of section 20 of the *R.R.C.A.* (i.e. up to 80% of the actual cost of the structures). The total grant for the structures and level crossing relocation has been determined to be $1,089,900 based on the estimates of cost for these structures submitted at the hearing. However, individual costs for the grade separation at 4th Street East, the two pedestrian underpasses and the relocated level crossing at Principale Street may vary and therefore will have to be developed on their respective individual files.

The federal grants available for this project based on the 1982 cost estimates, total $2,206,150. The details of this calculation are given in Table 3 below.

Tableau 3 - Table 3

Subventions maximales disponibles conformément à la L.D.L.C. en vue du déplacement du chemin de fer d'Amos - Grants Available under the R.R.C.A. for the Amos Rail Relocation

		Subventions - Grants	
(a) Installations ferroviaires - Railway facilities			
Infrastructures - Infrastructures	$2,175,474		
Différentielle des coûts d'É&É - O&M differential	57,026		
Coûts rajustés - Adjusted costs	2,232,500		
Facteur de subvention 50% - Subsidy factor 50%	x 0.50		
Subventions - structures ferroviaires - Grants - railway structures		$1,116,250	
(b) Déplacement du passage à niveau - Level Crossing - Relocation			
Coûts rajustés - Adjusted costs	$112,500		
Facteur de subvention 80% - Subsidy factor 80%	x 0.80		
		$90,000	
(c) Pont d'étagement - Grade separation			
Coûts rajustés - Adjusted costs	$680,625		
Facteur de subvention 80% - Subsidy factor	x 0.80		
		$544,500	
(d) Passages souterrains pour piétons - Pedestrial underpasses			
Coûts rajustés - Adjusted costs	$569,250		
Facteur de subvention 80% - Subsidy factor 80%	x 0.80		
			$455,400
Total des subventions pour les structures - Total grants - structures			$1,089,900
Total des subventions pour le projet - Total grant - Project			$2,206,150

7. Conclusions

Le Comité est convaincu que le plan actuel de déplacement, tel qu'il est proposé par la ville d'Amos, est méritoire et il lui accorde, par la présente, son approbation. Après avoir étudié les données sur les coûts, nous sommes convaincus que les estimations présentées sont justes et raisonnables et que le plan de financement de la ville, tel que révisé, est satisfaisant et est approuvé par la présente.

Au cours de l'audience ainsi que dans la correspondance qui a suivi, il est devenu évident que toutes les parties concernées étaient, en principe, d'accord sur le projet. En résumé, le Comité est convaincu que le déplacement n'affecte essentiellement que les villes d'Amos et d'Amos Est. Ces deux municipalités et le gouvernement de la province de Québec ont consenti au projet.

Le Comité est convaincu que le plan proposé du déplacment a reçu l'approbation du Ministre des Transports et que des sommes d'argent seraient disponibles du fédéral aux fins d'une subvention au projet de déplacement. De plus, le Comité est convaincu que le plan de financement de la ville, tel que révisé, répond aux exigences de l'article 5 de la *L.D.L.C.* et qu'il n'occasionnera pas de coûts ou d'avantages aux Chemins de fer Nationaux du Canada.

Dans les circonstances, le Comité recommande le paiement d'une subvention équivalente à 50% des frais nets du déplacement, soit $1 116 250. De plus, le Comité est disposé, conformément aux dispositions déjà citées, à recommander une subvention de $1,089,900 en vue de la construction de trois ponts d'étagement et du déplacement du passage à niveau de la rue Principale, ce qui donnerait une subvention totale de $2 206 150. La subvention s'élève en tout à 2 206 150 $ et de ce montant, $90 000 seront affecté au déplacement du passage à niveau existant sur la rue Principale. Le Comité administrera cette dernière somme, au titre de la Partie III de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer* et

7. Conclusions

The Committee is satisfied that the relocation plan as it now stands and proposed by the Town of Amos is a worthy one and is hereby approved. Upon review of cost data, we are satisfied that the estimates submitted are fair and reasonable and that the Town's financial plan as revised is satisfactory and is hereby approved.

Throughout the hearing and in the correspondence that followed, it became evident that all parties concerned agreed in principle withthe project. In summary the Committee is satisfied that the relocation materially affects only the municipalities of Amos and Amos Est. Both of these municipalities as well as the Province of Québec agree to this project.

The Committee is satisfied that the proposed relocation plan has the approval of the Minister of Transport and that federal monies would be available for purposes of a relocation grant. Moreover the Panel is satisfied that the Town's financial plan as revised meets the requirements of section 5 of the *R.R.C.A.* and will neither impose any costs nor confer any benefits on the Canadian National Railways.

Under the circumstances, the Committee recommends payment of a grant equal to 50% of the net costs of relocation or $1,116,250. Furthermore the Committee is prepared to recommend in accordance with the provisions stated earlier, a grant of $1,089,900 to construct three grade separations and relocate the level crossing at Principale Street for a total grant of $2,206,150. The total of $2,206,150 includes $90,000 for the relocation of the existing level crossing at Principale Street, the funding of which would be administered by the Committee under Part III of the *Railway Relocation and Crossing Act*, leaving the balance to be recommended for payment out of the Urban Transportation Assistance Programme funds. A rec-

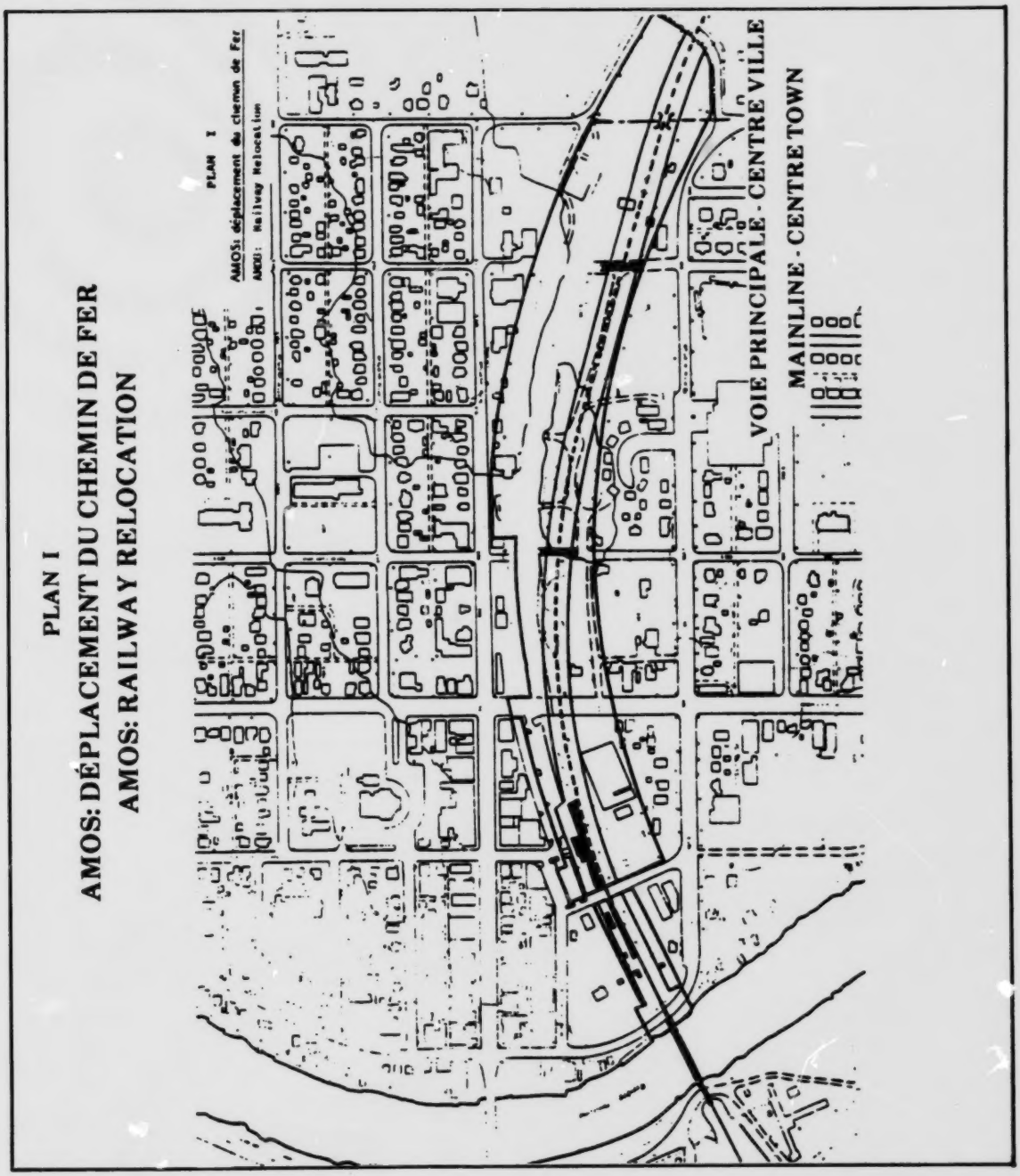
recommandera que le reste des fonds provienne du Programme d'aide au transport urbain. Par conséquent, une recommandation à cet effet sera présentée au Ministre des Transports.

Des ordonnances suivront notre recommandation si celle-ci est acceptée par le Ministre des Transports.

ommendation to this effect will therefore be made to the Minister of Transport.

Should the Minister of Transport accept our recommendation orders will issue accordingly.

ANNEXE A - APPENDIX A



ANNEXE B - APPENDIX B

Coût d'immobilisation utilisé par les Chemins de fer - Nationaux du Canada

Estimations - Assumptions

Taux d'inflation moyen prévu à long terme - Long-term expected average inflation rate	=	7 1/2%
Taux d'endettement (environ 2 1/2 réel) - Debt rate (approx. 2 1/2 real)	=	10 1/4%
Coût de l'avoir des actionnaires (environ 5% réel) - Cost of equity (approx. 5% real)	=	13%
- y compris déduction d'impôts - including allowance for tax	=	26%
Taux d'imposition - Tax rate	=	50%
Dette du total de la capitalisation - Debt to total capitalization	=	40%

Calcul - Calculation

(a) Avant impôt - Pre-Tax:

Composante - Component	Coût - Cost (%)	Proportion (%)	Coût pondéré - Weighted Cost (%)
Dettes - Debt	10¼	40	4.1
Avoir des actionnaires - Equity	2	60	15.6

(b) Après impôt - After Tax:

Coût de capitalisation - Cost of Capital	=	(1 - taux d'imposition) x coûts avant les impôts - (1 - tax rate) x Pre-tax cost
	=	(1 - .5) x 20
	=	10%

(c) Coût réel après impôt - Real After-Tax:

Coût de capitalisation - Cost of Capital	=	(1 + taux nominal) - (1 + Nominal Rate) / 1 + taux d'inflation ^{1} - 1 + Inflation Rate ^{1}
	=	1 + .10
	=	1 + .075 $^{-1}$
	=	2.33%

Relative à l'article 260 de la Loi sur les chemins de fer et à la requête présentée par Canadien Pacifique Limitée en vue de supprimer son service de trains de voyageurs assuré par les trains n°s 301, 302, 303 et 304 entre Edmonton- Sud et Calgary, dans la province de l'Alberta;

Relative à l'ordonnance n° R-22893 du Comité des transports par chemin de fer, en date du 31 mai 1976;

Relative au réexamen de la requête présentée par Canadien Pacifique Limitée en vertu du paragraphe (8) de l'article 260 de la Loi sur les chemins de fer; et

Relative à l'ordonnance n° R-31300 du Comité des transports par chemin de fer, en date du 14 août 1980.

Répertorié: Re CP Rail (suppression d'un service de trains de voyageurs)

Comité des transports par chemin de fer: E.J. Benson (président) et J.A.D. Magee.

Ordonnance n°: WDR-00199
Date de l'ordonnance: le 31 mars 1981
Date de la décision: le 31 mars 1981
Dossiers n°s: 49466.20, 49468.18

Transport par chemin de fer - Service de trains de voyageurs - Interruption pour des raisons économiques - Intérêt public - Service temporaire amélioré.

Suivant l'article 260 de la Loi sur les chemins de fer, *CP Rail sollicite l'autorisation de discontinuer son service de trains de voyageurs entre Edmonton et Calgary pour des raisons économiques. Antérieurement à cette requête, des ordonnances à l'effet contraire furent émises, l'intérêt public justifiant la continuation. En vertu d'accords conclus entre CP Rail et VIA, cette dernière est présentement responsable de la gestion, de l'organisation et du personnel pour les trains affectés à ce service.*

Décision: *Après audition de l'affaire, le Comité s'objecte à l'interruption car il considère ledit service comme un élément nécessaire au système de transport desservant un des corridors interurbains les plus importants au Canada. Cependant,*

In the matter of section 260 of the Railway Act and the application of Canadian Pacific Limited to discontinue its passenger-train service comprising of Trains Nos. 301, 302, 303 and 304 operating between South Edmonton and Calgary, Alberta;

In the matter of Order No. R-22893 of the Railway Transport Committee dated May 31, 1976;

In the matter of a reconsideration of the application of Canadian Pacific Limited pursuant to section 260(8) of the Railway Act; and

In the matter of Order No. R-31300 of the Railway Transport Committee dated August 14, 1980.

Indexed as: Re CP Rail (Discontinuance of a Passenger-Train Service)

Railway Transport Committee: E.J. Benson (President) and J.A.D. Magee.

Order No.: WDR-00199
Date of Order: March 31, 1981
Date of Decision: March 31, 1981
File Nos.: 49466.20, 49468.18

Railway transport - Passenger-train service - Discontinuance for economic reasons - Public interest - Improved provisional service.

Pursuant to section 260 of the Railway Act, *CP Rail applied for authority to discontinue passenger-train service between Edmonton and Calgary for economic reasons. Before this application, orders prescribing the continuance of the service in the public interest were issued. In compliance with the terms of a contract between CP Rail and VIA, the latter is presently responsible for managing, marketing and staffing the aforesaid service.*

Decision: *Upon hearing the matter, the Committee objects to the discontinuance because it considers the said service as a useful component of the transport system serving one of the most heavily-travelled and fastest-growing intercity*

la survie de ce service dépend du résultat des études en cours, menées par les autorités provinciales de l'Alberta de concert avec VIA, sur la mise en marché, l'économie et l'ingénierie.

Le Comité conclut donc à la mise sur pied d'un service temporaire sujet à des améliorations à l'égard des horaires, des gares, des arrêts, des infrastructures, des tarifs, de la publicité et des renseignements. Pour la mise en oeuvre de ce service expérimental, VIA doit préparer un plan contenant une estimation des coûts de chaque amélioration. Une copie sera remise au Comité qui, en dernier ressort, publiera un rapport. Afin d'offrir un service temporaire compétent, le Comité recommande des changements d'horaires, l'ajout d'arrêts intermédiaires facultatifs ainsi qu'un service d'autobus ou de limousines reliant la gare d'Edmonton-Sud au centre-ville. VIA doit utiliser des autorails diesels, équipés pour servir des repas légers. Selon les endroits desservis et la clientèle visée, des tarifs concurrentiels s'avèrent nécessaires. VIA doit s'assurer que le public est adéquatement renseigné. Quant aux installations actuelles, aucune modification ne doit entraver les travaux futurs d'exploitation des services ferroviaires entre la gare d'Edmonton-Sud et celle du centre-ville. Pendant cette période transitoire, VIA et le gouvernement de l'Alberta doivent fournir des rapports d'étapes et présenter une proposition détaillée prévoyant une nette amélioration du service. Sinon, le Comité devra en ordonner l'abandon.

N.D.L.R.

Le 27 juillet 1981, une requête en révision de la présente *ordonnance n° WDR-00199* fut rejetée par le Comité de révision.

Décisions et ordonnances citées

Ordonnance du C.T.C.F. n° R-6751, datée du 19 septembre 1969.
Ordonnance du C.T.C.F. n° R-11829 datée du 31 mai 1971.
Ordonnance du C.T.C.F. n° R-22893 datée du 31 mai 1976.
Ordonnance du C.T.C.F. n° R-26520, datée du 8 mars 1978.
Ordonnance du C.T.C.F. n° R-31300, datée du 14 août 1980.

corridors in Canada, although the survival of said service depends upon the on-going marketing, economic and engineering studies by VIA and the Alberta government.

The Committee recommends, therefore, the implementation of a provisional service, subject to improvements regarding schedules, stations, stops, equipment and on-board facilities, fares, promotion and information. As for the implementation of this provisional service, VIA must develop a plan including an estimate of the cost of each improvement. A copy must be provided to the Committee which will publish a report. In order to offer an adequate provisional service, the Committee proposes changes regarding schedules, the addition of flag stops and a limousine or bus transfer service between downtown Edmonton and South-Edmonton station. VIA must use refurbished Rail Diesel Cars equipped with a snack bar. With respect to areas served and customers, adequate promotion and information must be provided. Competitive fares are required. As to the existing railway facilities, no modification must preclude the future operation of passenger trains between the South-Edmonton and downtown stations. During this provisional period, VIA and the Alberta Government should provide the Committee with progress reports and a detailed and duly approved proposal for a substantially improved service. Otherwise, the Committee will have to order the discontinuance of said service.

Editor's Note

On July 24, 1981, the Review Committee denied an application for review of R.T.C. *Order No. WDR-00199*.

Decisions and Orders referred to

R.T.C. Order No. R-6751, dated September 19, 1969.
R.T.C. Order No. R-11829, dated May 31, 1971.
R.T.C. Order No. R-22893, dated May 31, 1976.
R.T.C. Order No. R-26520, dated March 8, 1978.
R.T.C. Order No. R-31300, dated August 14, 1980.

Lois citées

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 260, 261.

Statutes referred to

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 260, 261.

ORDONNANCE

Après audition de l'affaire, après lecture des pièces déposées et conformément à la décision du Comité rendue le 31 mars 1981, laquelle fait partie de la présente ordonnance et est jointe en annexe "A".

Le Comité ordonne par les présentes:

1. VIA Rail Canada Inc. et Canadien Pacifique Limitée, lesquels sont conjointement responsables d'assurer ce service de trains de voyageurs, ne devront pas supprimer, pour le moment, le service de train de voyageurs entre Edmonton et Calgary assuré par les trains n°s 194, 195, 196 et 197.

2. Les compagnies ferroviaires susmentionnées devront mettre sur pied un service temporaire, pour une période d'un an, à partir de la date de la mise en oeuvre et conformément aux recommandations intitulées "Futur service" décrites aux pages 28, 29, et 30 de ladite décision et de la façon décrite à la page 30 sous "Mise en oeuvre".

3. Canadien Pacifique Limitée et les Chemins de fer Nationaux du Canada devront s'assurer que les installations ferroviaires en place, notamment entre la gare d'Edmonton-Sud de CP Rail et la gare du centre-ville du CN, ne devront pas être modifiées de quelque manière que ce soit qui pourrait empêcher l'exploitation future des services ferroviaires entre ces deux gares et ce jusqu'à ce qu'on ait identifié le futur service; et

4. L'annexe I, groupe 24, page 1-24 de l'*ordonnance n° R-31300*, en date du 14 août 1980, est par les présentes remplacée par la page joint à cette ordonnance en annexe "B".

ORDER

Upon hearing the matters and reading the submissions filed and in compliance with the Decision of the Committee in respect thereto dated March 31, 1981, which Decision forms part of this Order and is attached as Schedule "A".

The Committee hereby orders that:

1. VIA Rail Canada Inc. and Canadian Pacific Limited, who are jointly responsible for providing this passenger-train service, shall not discontinue at this time the operation of the passenger-train service between Edmonton and Calgary comprising of Trains Nos. 194, 195, 196 and 197.

2. The Railway Companies referred to above shall implement a provisional service, for a period of one-year from date of implementation and in accordance with the recommendations entitled, "Future Service" set forth on pages 23, 24 and 25 of said Decision, and in the manner set forth on page 25 under the heading "Implementation".

3. Canadian Pacific Limited and the Canadian National Railways shall ensure that the railway facilities now in place between CP Rail's South Edmonton station and CN's downtown station are not altered in any manner which would preclude the future operation of passenger trains between these two stations, until such time as the future of the Edmonton-Calgary passenger-train service has been resolved: and

4. Schedule I, Group 24, Page 1-24 of *Order No. R-31300* dated August 14, 1980, is hereby replaced by the page attached to this Order as Schedule "B".

ANNEXE "A"

DÉCISION

Historique

Dans son *ordonnance n° R-6751* du 19 septembre 1969, le Comité des transports par chemin de fer déclarait que le service de train de CP Rail reliant Edmonton et Calgary devait inclure un service de trains de voyageurs.

Le 31 octobre 1969 le CP Rail demandait au Comité des transports par chemin de fer, conformément à l'article 260 de la *Loi sur les chemins de fer*, l'autorisation de discontinuer son service de trains de voyageurs entre Edmonton et Calgary. Au même moment, la compagnie de chemin de fer réduisait la fréquence de son service quotidien, faisant passer de trois à un le nombre d'autorails diesel partant d'Edmonton le matin et revenant de Calgary le soir.

Le Comité a tenu des audiences publiques en novembre 1970 et, par la suite, a rendu une *décision* et a émis l'*ordonnance n° R-11829* en date du 31 mai 1971, qui tout en reconnaissant que le service de trains de voyageurs n'était pas rentable et qu'il continuerait vraisemblablement d'en être ainsi ordonnait la continuation de ce service dans l'intérêt public. Le Comité a de plus ordonné que la fréquence soit portée à deux trains du lundi au vendredi, et qu'elle reste d'un train par jour le samedi et le dimanche. Il ne devait y avoir des arrêts intermédiaires qu'à Red Deer et à Edmonton-Sud. On devait fournir des repas légers, installer de meilleurs sièges et des cases pour les bagages à main. En août 1971, le CP Rail a modifié l'horaire et la fréquence comme l'avait ordonné le Comité et a installé des sièges à dossier inclinable dans les autorails diesel. Afin de servir des repas légers, la compagnie a commencé à employer une hôtesse sur chaque train.

Le 25 septembre 1972, le Comité permettait à CP Rail de déplacer vers Edmonton-Sud la gare terminus située au centre-ville d'Edmonton, ce qui représentait un déplacement d'environ quatre kilomètres. Au même moment, CP Rail recevait l'ordre d'ajouter des arrêts à Wetaskiwin, Innisfail et Olds. En août 1975, la

APPENDIX "A"

DECISION

Background

The Railway Transport Committee, in *Order No. R-6751* dated September 19, 1969, declared CP Rail's trains operating between Edmonton and Calgary to comprise a passenger-train service.

On October 31, 1969, pursuant to section 260 of the *Railway Act*, CP Rail applied to the Railway Transport Committee for authority to discontinue passenger-train service between Edmonton and Calgary. At the same time, the railway reduced the frequency of the service from three Rail Diesel Car trains daily to one daily, leaving Edmonton in the morning and returning from Calgary in the evening.

The Committee held public hearings during November of 1970 and subsequently issued *Decision* and *Order No. R-11829* dated May 31, 1971, which declared the passenger-train service to be uneconomic and likely to continue to be uneconomic but ordered its continuance in the public interest. The Committee further ordered that the frequency be increased to two trains Monday-through-Friday, but remain at one daily on Saturday and Sunday. There were to be intermediate stops only at Red Deer and South Edmonton. Light refreshments, better seating and racks for hand baggage were to be provided. In August, 1971, CP Rail altered the schedule and frequency as ordered and installed reclining seats and baggage racks in the Rail Diesel Car equipment. A hostess began to accompany each train in order to dispense light refreshments.

On September 25, 1972, the Committee permitted CP Rail to move the Edmonton terminal from its downtown location to South Edmonton, a distance of approximately four kilometres. At the same time, CP Rail was directed to add stops at Wetaskiwin, Innisfail and Olds. In August, 1975, the "on-board" hostess service was termi-

compagnie supprimait le service d'hôtesse à bord des autorails pour le remplacer par un service de restauration offert durant l'arrêt à Red Deer.

Le 31 mai 1976, le Comité rendait une décision et l'*ordonnance n° R-22893* dans le cadre d'une révision quinquennale. Cette ordonnance maintenait les conclusions de l'*ordonnance n° R-11829*. À partir du 24 avril 1977, Didsbury redevenait un arrêt intermédiaire.

En 1979, le Comité a tenu des audiences à Edmonton le 23 avril, à Red Deer le 26 avril et à Calgary le 27 avril.

Depuis sa mise sur pied en 1977, Via Rail Canada Inc. a graduellement assumé la responsabilité de la gestion, de l'organisation et du personnel pour les trains reliant Edmonton-Sud et Calgary. Le 1er avril 1979, VIA et CP Rail passaient un contrat pour compléter ce changement. Selon l'opinion de la Commission, qui a d'abord été émise dans l'*ordonnance n° R-26520* relative au service transcontinental de l'ouest de trains de voyageurs, cette ordonnance ne s'applique pas qu'à VIA mais aussi à CP Rail qui continue de partager la responsabilité d'assurer ce service de trains de voyageurs.

Service actuel

Le service de trains de voyageurs reliant Edmonton-Sud à Calgary est assuré par deux trains se déplaçant quotidiennement dans chaque direction du lundi au vendredi et d'un train par jour le samedi et le dimanche. On utilise des autorails diesel. Il n'y a pas de service de consigne pour les bagages, aucun service de restauration n'est offert et aucun repas n'est servi à bord. Cependant, on peut acheter des repas légers dans des distributrices automatiques durant l'arrêt à Red Deer. Durant la semaine, lorsqu'il y a deux trains par jour, les voyageurs peuvent effectuer l'aller-retour le même jour et cela non seulement vers Edmonton, Calgary ou Red Deer mais aussi vers toutes autres villes desservies par les trains. La durée du voyage entre Edmonton et Calgary est d'environ trois heures et trente minutes; entre Red Deer et Edmonton ou Calgary, environ une heure et quarante minutes. Les gares sont situées dans le centre de chacune des communautés, sauf à Edmonton où elle est située à Edmonton-Sud.

nated, in favour of a light refreshment service provided during the stop at Red Deer.

On May 31, 1976, the Committee issued a Decision and *Order No. R-22893* as part of a five-year review. This Order maintained the findings of *Order No. R-11829*. Effective April 24, 1977, Didsbury was reinstated as an intermediate stop.

In 1979, the Committee held hearings at Edmonton, April 23; at Red Deer, April 26; and at Calgary, April 27.

Since its formation in 1977, VIA Rail Canada Inc. gradually has assumed responsibility for managing, marketing and staffing the South Edmonton-Calgary trains. On April 1, 1979, VIA and CP Rail entered into a contract to complete this process. It is the Commission's view, first stated in *Order No. R-26520* concerning western transcontinental passenger-train service, that this order applies not only to VIA but also to CP Rail, which continues to share responsibility for the provision of this passenger-train service.

Present Service

South Edmonton-Calgary passenger-train service consists of two daily trains in each direction Monday-through- Friday, and one daily train on Saturday and Sunday. Rail Diesel Car equipment is used. No checked baggage is handled and there is no on-board meal or refreshment service. However, refreshments can be purchased from vending machines during the stop at Red Deer. On weekdays, when the frequency is twice daily, passengers can make same-day return trips not only to Edmonton, Calgary or Red Deer but also to any other community served by the trains. Trip time between Edmonton and Calgary is approximately three hours, 30 minutes; between Red Deer and either Edmonton or Calgary, approximately one hour, 40 minutes. Stations are located downtown at all communities except Edmonton, where the South Edmonton location is used.

L'annexe I contient une carte montrant l'itinéraire et l'annexe II présente l'horaire actuel des trains.

Résumé des témoignages

Ce qui suit est un résumé des témoignages présentés durant les audiences. L'annexe III contient la liste des personnes ayant comparu aux audiences.

M.J.M. White, surintendant pour le nord de l'Alberta et représentant CP Rail, a présenté des données montrant que le service de Calgary avait connu une légère augmentation au niveau du trafic depuis l'application du système de tarifs de VIA en 1978. Cependant, il a indiqué que la plus grosse partie du trafic aux points intermédiaires comme Didsbury et Olds ne se composait pas de voyageurs réguliers mais de groupes d'enfants de classes maternelles effectuant des voyages dans le cadre de leur programme scolaire.

Les données préparées par le Comité des transports par chemin de fer indiquaient que le nombre de voyageurs payants transportés était passé de 28,300 en 1975 à 33,100 en 1976 et à 36,400 en 1977. La perte réelle était passée de $883,000 en 1975 à $1,025,000 en 1976 et à $1,028,000 en 1977.

M. White a présenté les données de 1978 sur le nombre moyen de voyageurs payants par voyage. Pour toute l'année, le train n° 301 a eu une moyenne de 25 par voyage; le train n° 302, 36; le train n° 303, 32; et le train n° 304, 21. Sur une base mensuelle, le nombre moyen le plus bas par voyage a été de 14 pour le train 301 en juillet et en septembre et le plus élevé, 59 pour le train 302, en mai.

M. White a déclaré dans son témoignage que les trains ne fournissaient pas de service d'enregistrement des bagages. Certains wagons ont été remis à neuf et des sièges à dossier inclinable ont été installés. On a essayé d'offrir un service de repas à bord mais ce dernier a été discontinué, les voyageurs pouvant se procurer des repas légers aux distributrices automatiques de Red Deer. Il y a eu temps en temps des problèmes au niveau de la capacité, habituellement lorsque les groupes d'écoliers voyageaient ou lorsque des wagons de faible capacité étaient utilisés pour des raisons d'exploitation.

A map showing the route is presented in Appendix I. A current schedule is presented in Appendix II.

Summary of Evidence

The following is a summary of evidence presented at the hearings. A list of appearances is provided in Appendix III.

For CP Rail, Mr. J.M. White, Superintendent, Alberta North, presented data which indicated that the Calgary service had experienced a slight increase in traffic since the VIA fare plan had been applied in 1978. He explained however, that much of the traffic at intermediate points such as Didsbury and Olds consisted not of regular passengers but of kindergarten groups travelling as part of their school curriculum.

Data prepared by the Railway Transport Committee indicated that the number of revenue passengers carried had increased from approximately 28,300 in 1975 to 33,100 in 1976 and 36,400 in 1977. The actual loss had increased from $883,000 in 1975 to $1,025,000 in 1976 and $1,028,000 in 1977.

Mr. White presented average revenue passengers per trip data for 1978. For the entire year, Train No. 301 averaged 25 per trip; Train 302, 36; Train 303, 32; and Train 304, 21. On a monthly basis, the lowest average load was 14, on Train 301 in both July and September, while the highest average load was 59, on Train 302 in May.

Mr. White testified that the trains did not provide a checked baggage service. Some cars had been refurbished and reclining seats installed. On-board food service had been attempted but had been removed, with vending machine refreshments being made available at Red Deer instead. Capacity problems were encountered at times, usually when school groups travelled or when smaller-capacity cars had to be substituted for operational reasons.

M. White a déclaré que le public utilisant ce service n'avait émis aucune objection quant à l'utilisation de la gare d'Edmonton-Sud. Si l'on considère les tendances d'expansion de la ville, la gare se trouve dans le centre d'Edmonton. Il serait difficule d'accéder à l'emplacement de la gare du Canadien National et cela exigerait beaucoup de temps, en partie, à cause du déplacement arrière qu'il faudrait effectuer.

Mr. White stated that there had been no opposition from the travelling public to use of the South Edmonton station. The South Edmonton location was centrally-located, given the city's development pattern. Access to the Canadian National location would be impractical and time-consuming, partly due to an unavoidable back-up move.

M. White a indiqué que la ligne Edmonton-Calgary était très bien entretenue. Sur cette ligne, les autorails diesel pouvaient rouler presqu'à 150 kilomètres à l'heure. Cependant, M. White a dit qu'il n'y avait des signaux que le long de la ligne située au nord de Red Deer. Pour le transport des marchandises, il y avait quatre trains réguliers directs plus divers autres, selon la portion de la ligne considérée.

Mr. White described the Edmonton-Calgary line as being maintained at a high level. The line was capable of nearly 150 kilometre-per-hour Rail Diesel Car operation. However, Mr. White said that the line was signalled only to the north of Red Deer. Freight activity consisted of four regular through trains, plus varying numbers of additional movements, depending upon the route segment.

M.G.C. Campbell, vice-président de la mise en marché et représentant VIA, a déclaré dans son témoignage que le service actuel de trains de voyageurs reliant Edmonton-Sud à Calgary n'était pas compétitif et n'était pas représentatif du potentiel des modes de transport par rail. À cause de l'état des services ferroviaires qu'elle a hérités et des subventions que tous les niveaux de gouvernement accordent aux autres modes de transport, VIA se trouve dans une position difficile.

For VIA, Mr. G.C. Campbell, Vice-President, Marketing, testified that the present South Edmonton-Calgary passenger-train service was uncompetitive and unrepresentative of the rail mode's potential. VIA's job was a difficult one, due to the condition of the rail services it inherited and the subsidization of other modes by all levels of government.

Selon l'opinion de VIA émise par M. Campbell, on devrait supprimer le service actuel. Cette interruption ne porterait pas préjudice à la prestation future d'un service moderne de transport par voie ferrée et, en fait, elle pourrait même le favoriser. Etant donné que VIA ne pouvait à elle seule dépenser assez d'argent pour égaler les sommes fournies par tous les niveaux de gouvernement pour les modes de transports compétitifs reliant Edmonton et Calgary, il a fallu que les parties arrivent à une entente de base avant d'apporter des améliorations au service ferroviaire. Avant cette entente, VIA avait hésité à intervenir sur un marché établi possédant un bon service d'autocars, de transport aérien et d'autoroutes.

It was VIA's position, as stated by Mr. Campbell, that the present service should be discontinued. Such a discontinuance would not prejudice, indeed it might enhance, the future provision of a modern rail service. Because VIA alone could not spend enough money to match that spent by all governmental jurisdictions on competing modes between Edmonton and Calgary, a basic agreement was needed among all parties before rail improvements could be made. Until such time, VIA was reluctant "to muscle in" on an established market which had good bus service, air service and highways.

Cette entente doit se baser, selon M. Campbell, sur des études qui définiraient le rôle logique de chaque mode de transport. Jusqu'à maintenant, VIA n'a pas été satisfaite des études faites sur le subventionnement des divers modes de transport car chacune semble avoir été

The basis of such an agreement, Mr. Campbell stated, must be new studies which would define each mode's logical role. VIA was not satisfied with studies done to date concerning the subsidization of the various modes, because each seemed to have been done from a particular

menée à partir d'un point de vue particulier. À cause de cela, les coûts réels afférents aux autres modes de transport ont été sous-estimés, et ont induit en erreur lorsqu'ils ont été comparés à ceux afférents au mode de transport par rail.

Selon M. Campbell, un service ferroviaire interurbain efficace sur cette ligne exigerait d'importants investissements pour pouvoir atteindre le niveau des services empruntant le corridor de la région centrale du Canada. Pour des raisons d'exploitation, il serait difficile de procéder à deux améliorations essentielles - porter la fréquence à cinq trains ou plus par jour et offrir l'accès à la gare de VIA située au centre de la ville d'Edmonton. En attendant, un organisme autre que VIA devrait supporter financièrement un service ferroviaire local amélioré à cause de la population relativement faible demeurant en dehors des deux extrémités de la ligne. Au lieu d'interrompre le service, on pourrait passer un accord de type Amtrak prévoyant que l'État ou les autorités locales défraieraient une partie des coûts.

M. Campbell a fait valoir que le gouvernement fédéral s'attendait à ce que VIA exerce un contrôle financier rigoureux et organise son marché efficacement. VIA ne peut rien faire sans l'aide de Transports Canada. Actuellement, VIA doit fournir, conformément à un contrat passé avec Transports Canada, un service de trains de voyageurs; par conséquent, il était peu probable que Transports Canada ne fournisse pas d'argent alors que la C.C.T. ordonnerait la continuation de ce service.

M.C. Roth, sous-ministre, ministère des Transports de l'Alberta, a lu pour son inscription au procès-verbal une lettre du Dr H. Horner, vice-premier ministre et sous-ministre à l'Expansion économique de l'Alberta. Dans sa lettre, M. Horner expliquait que la province avait "manifesté le désir de voir sur cette ligne un service de trains de voyageurs de meilleure qualité qui utiliserait un équipement amélioré et il a indiqué qu'il était prêt à offrir une aide financière à condition qu'il soit en mesure de prendre des mesures efficaces pour s'assurer de la qualité du service offert". La province était en train de négocier avec VIA pour que cette dernière étende son étude de marché sur les itinéraires de l'Ouest canadien à la ligne reliant

point of view. As a result, the other modes' real costs were understated and misleading when compared to those of the rail mode.

Mr. Campbell felt that an effective intercity rail service on the route would require substantial investment to bring it up to par with corridor services in Central Canada. Two essential improvements - increased frequency of five or more trains per day and access to the downtown Edmonton VIA station - would be difficult to achieve for operational reasons. An improved, locally-based rail service in the interim would have to be supported financially by someone other than VIA due to the relatively small population outside of the two route end-points. An Amtrak-like arrangement whereby state or local authorities paid part of the bill might be an alternative to discontinuance.

Mr. Campbell stressed that the Federal Government expects VIA to exercise stringent financial control, as well as to market effectively. VIA could do nothing without the involvement of Transport Canada. At present, there is a contract between Transport Canada and VIA to provide Edmonton-Calgary passenger-train service; therefore, a situation in which the CTC ordered continuation of the service but Transport Canada was not willing to provide money was at this point hypothetical.

Mr. C. Roth, Deputy Minister, Alberta Transportation, read into the record a letter from Dr. H. Horner, Deputy Premier and Minister of Economic Development, Government of Alberta. The letter explained that the province had "expressed its interest in seeing a better quality rail passenger service, using upgraded equipment, continue on this line and indicated that it was prepared to offer financial asistance provided that it has some suitable measure of control over the characteristics of the service offered." The province was negotiating with VIA to have a market survey of Western Canadian routes extended to cover the Edmonton-Calgary line, in order to determine public attitudes towards the passenger train and to assess

Edmonton à Calgary, afin de déterminer les attitudes du public face au service de trains de voyageurs et pour évaluer la possibilité de demander l'amélioration du service, peut-être en utilisant des trains "légers, rapides et confortables".

M. Roth a ajouté que la province avait demandé à VIA de se pencher non seulement sur le service interurbain reliant Edmonton et Calgary mais aussi sur le service aux points intermédiaires comme Red Deer, Lacombe, Ponoka et Innisfail. M. Roth a aussi mentionné qu'il ne savait pas si des représentants de la Pacific Western Airlines ou de la Greyhound Lines of Canada s'étaient enquis du futur rôle du train de voyageurs dans ce corridor.

La lettre de la province se termine ainsi:

> [traduction] Parce que nous croyons que de tels renseignements auraient un rapport direct avec une décision prise sur la valeur du service de trains de voyageurs sur la ligne Calgary-Edmonton, nous oserions espérer que la Commission canadienne des transports ne prenne pas de décision finale à ce sujet avant que nous recevions les résultats de l'étude et que nous puissions les transmettre à la Commission canadienne des transports.

Les participants à l'audience ont critiqué plusieurs aspects du service de train de voyageurs reliant Calgary et Edmonton-Sud: l'équipement désuet, les retards, les installations inadéquates aux gares, l'absence d'une gare terminus au centre de la ville d'Edmonton, l'absence de service de restauration à bord, le service de restauration inadéquat à Red Deer situé au milieu de la ligne, la capacité insuffisante des autorails diesel aux heures de pointe, les tarifs élevés, en particulier le tarif minimum établi par VIA et l'absence de publicité pour le service, en particulier en ce qui a trait aux tarifs d'excursion.

M.W.J. Bagnall, préfet du comté de Mountain View, a indiqué que CP Rail était responsable de la baisse du trafic de cette ligne, qui est passé de 200,000 en 1969 à environ 30,000 en 1974. Il a ajouté que "le comté et ses partisans pensent que la situation financière de la ligne Calgary-Edmonton n'est pas due au manque d'intérêt du public mais à l'indifférence absolue

potential demand for an upgraded service, perhaps using "Light- Rapid-Comfortable" trains.

Mr. Roth added that the province had asked VIA to look at not only Edmonton-Calgary intercity service but also intermediate service to points such as Red Deer, Lacombe, Ponoka and Innisfail. Mr. Roth also mentioned that he was unaware of any representations regarding the future role of the passenger train in the corridor from either Pacific Western Airlines or Greyhound Lines of Canada.

The province's letter concluded as follows:

> Because such information would, we feel, have a direct bearing on a decision about the value of rail passenger service on the Calgary-Edmonton line, we would like to express our hope that a final decision by the Canadian Transport Commission in this connection not be taken until the study findings are received and we have the opportunity to transmit them to the Canadian Transport Commission.

Participants at the hearings criticized the existing South Edmonton-Calgary passenger-train service on several grounds: outdated equipment; late-running; inadequate station facilities; lack of a downtown terminal at Edmonton; lack of on-board refreshment facilities; inadequate refreshments at the mid-point, Red Deer; inadequate capacity of Rail Diesel Cars at peak times; high fares, especially the minimum fare inaugurated by VIA; and lack of promotion of the service, especially of the excursion fares.

Mr. W.J. Bagnall, Reeve, County of Mountain View, stated that CP Rail had been responsible for the decline of traffic on the line from 200,000 in 1969 to approximately 30,000 by 1974 and since. He added that "the County and its supporters feel that the statement of costs and revenues of the Calgary-Edmonton run are brought about not by the lack of public interest,

et complète des anciens ou des nouveaux responsables face à l'intérêt public". M.R. Rynerson, représentant Transport 2000, Alberta, "n'était pas d'accord pour qu'on récompense jadis le CP et aujourd'hui VIA pour leur négligence en permettant l'interruption de ce service". M. Rynerson a fait remarquer que les petites communautés intermédiaires contribuaient plus au trafic par tête d'habitant que les grandes villes, et que l'extrémité de la ligne située à Calgary était mieux utilisée.

but by the complete and utter disregard for the public interest by the former operators or the present operators." Mr. R. Rynerson, representing Transport 2000 Alberta, did "not believe that CP and now VIA should be rewarded for this neglect by allowing discontinuance of the service". Mr. Rynerson pointed out that the smaller, intermediate communities generated more traffic on a per-capita basis than the large cities and that the Calgary end of the line was better used.

Plusieurs participants se sont dit préoccupés par l'idée qu'ont le gouvernement fédéral et VIA du service ferroviaire pour les voyageurs dans l'Ouest canadien. Le Dr M. Jackson, directeur exécutif de Transport 2000, Canada, trouvait qu'il était nécessaire d'améliorer le service de trains de voyageurs non seulement à l'intérieur du centre du Canada mais aussi à l'extérieur. VIA, a-t-il dit, était "prêt à éliminer le service Edmonton-Calgary sans essayer de l'améliorer"; pourtant, "les distances et la densité de population dans l'Ouest ne sont pas incompatibles avec un service ferroviaire".

Several participants expressed concern over the Federal Government's and VIA's concept of rail passenger service in Western Canada. Dr. M. Jackson, Executive Director, Transport 2000 Canada, felt that there was a need to upgrade passenger-train service not only within Central Canada but outside as well. VIA, he said, was "all set to write-off the Edmonton-Calgary service without trying"; however, "the West's distances and density of population do not preclude rail service".

Le Dr Jackson a fait remarquer que la ligne Edmonton-Calgary desservait une population importante et croissante, qu'elle avait déjà un service ferroviaire dont la vitesse moyenne des trains était de près de 100 kilomètres à l'heure et qu'elle avait une longueur de 300 kilomètres pour les services ferroviaires interurbains, ce qui est idéal pour faire la concurrence non seulement aux services tant routiers qu'aériens. M. Jackson n'était pas d'accord avec l'affirmation de VIA selon laquelle il serait nécessaire d'investir de grosses sommes d'argent pour améliorer la voie ferrée et qu'il y avait trop de trafic-marchandises sur la ligne pour que des services rapprochés de trains de voyageurs puissent être offerts.

Dr. Jackson pointed out that the Edmonton-Calgary route served a large and growing population; had a rail service already achieving an average speed of almost 100 kilometres-per-hour; and was of ideal length at 300 kilometres for intercity rail services to be competitive not only with highway but with air services as well. Dr. Jackson did not agree with VIA's contention that large amounts of investment would be required to upgrade track or that there was too much freight traffic on the line to permit a frequent passenger-train service.

M.A. Foster pensait aussi que VIA devrait améliorer son service ferroviaire pour voyageurs dans l'Ouest de même que dans l'Est. Il estimait que si l'on appliquait ailleurs l'argument de VIA - notamment qu'Edmonton-Calgary avait un excellent service aérien et d'autocars et n'avait par conséquent pas besoin d'un service ferroviaire -, il n'y aurait plus de service ferroviaire sur la ligne Ottawa-Montréal ou sur d'autres lignes semblables. Le Dr Jackson a donné une description de la haute qualité du service aérien et d'autocars existant sur les lignes Ottawa-

Mr. A. Foster also believed that VIA should be upgrading rail passenger service in the West as well as in the East. He believed that, if VIA's argument - namely that Edmonton-Calgary had excellent bus and air service and therefore did not require rail service - were applied elsewhere, there would be no rail service on the Ottawa-Montreal route or similar routes. Dr. Jackson described the high standard of bus and air service on the Ottawa-Montreal and Montreal-Quebec City routes and pointed out that those routes were "the target of a major intercity

Montréal et Montréal-ville de Québec et a fait remarquer qu'elles étaient "l'objet d'un important programme d'amélioration du service interurbain de la part de VIA et que les nouveaux trains RLC seraient mis en service l'année prochaine". Selon lui, si l'on appliquait au centre du Canada le critère d'un autre service de VIA décrit par M. Campbell, "la plupart des (services ferroviaires dans le corridor) entre la ville de Québec et Windsor disparaîtraient aussi". Il a accusé VIA d'utiliser des normes différentes pour la province de l'Alberta.

M. L. Alexander, un autre membre de Transport 2000, a donné un exemple propre aux États-Unis. Il a déclaré dans son témoignage que le long de l'itinéraire Amtrak reliant Los Angeles à San Diego, il existait un des plus forts taux au monde de véhicules par habitant; que cet itinéraire était desservi par des services aériens et par autocars rapides et fréquents et disposait d'autoroutes inter-États à plusieurs voies et que ce trajet avait une longueur de 200 kilomètres environ. En dépit de la haute qualité des autres services, Amtrak a connu un accroissement rapide du trafic et a porté à six le nombre de trains se déplaçant quotidiennement dans chaque direction; un septième est à la veille d'être mis en service. M. Alexander a donc conclu que "le meilleur endroit pour exploiter un service ferroviaire pour voyageurs était une région où un grand nombre de personnes désiraient voyager. Dans l'Ouest du Canada, le corridor de l'Alberta est celui qui répond le mieux à cette condition".

Un autre participant, M.G. Muench, a souligné la récente décision de VIA de ne pas appuyer la requête de CP Rail sur l'interruption du service de trains de voyageurs reliant les communautés de Victoria et Courtenay sur l'île de Vancouver. Selon M. Muench, le service, qui depuis quelques mois avait connu un accroissement de trafic, était semblable sous plusieurs aspects au service entre Calgary et Edmonton. Il a fait remarquer cependant, qu'il y avait plus de potentiel pour le service Edmonton-Calgary car "nous pouvons compter sur une population plus élevée".

On a soulevé la question du subventionnement des modes de transport. M.R. Colborne, président de Diversified Transportation Limited, a déclaré "avoir travaillé dans le domaine de la vente où il était question de subvention et

service improvement program by VIA and that new LRC trains will be introduced next year". He expressed the opinion that, if VIA's alternative service criterion, as described by Mr. Campbell, were applied in Central Canada, "most of the Quebec City-Windsor (corridor rail services) would also disappear". He accused VIA of having "a different standard for the Province of Alberta".

Another Transport 2000 member, Mr. L. Alexander, provided an American example. Amtrak's Los Angeles-San Diego route, he testified, had one of the highest rates of automobile ownership in the world; was served by frequent and fast bus and air services and two multi-lane Interstate highways, and was approximately 200 kilometres in length. Despite the high quality of alternative service, Amtrak had experienced a rapid increase in traffic and had increased service to six daily trains in each direction, with a seventh planned. For Mr. Alexander, the conclusion was that "the most favourable place to operate a rail passenger service is an area where a lot of people wish to travel. In Western Canada, this condition is best fulfilled in the Alberta Corridor."

Another participant, Mr. G. Muench, mentioned the recent decision by VIA not to support CP Rail's application to discontinue passenger-train service between the Vancouver Island communities of Victoria and Courtenay. Mr. Muench felt that the service, which in recent months had been enjoying a resurgence of traffic, was similar in several respects to the Edmonton-Calgary service. He pointed out that the potential, however, was much greater for Edmonton-Calgary, because "we have a far greater population to call upon".

The issue of subsidization of transport modes was raised. Mr. R. Colborne, President, Diversified Transportation Limited, stated that he had "been in the selling business where subsidies are involved and I think it is prostitution of free

il pensait que ce genre d'aide équivalait à une prostitution de l'entreprise libre. Il n'aime pas le principe de subventions.

Cependant, l'opinion prédominante a été celle de M.E. Makarenko, président de la Chambre de commerce de Red Deer:

> Les gouvernements fédéral et provincial devraient peut-être accorder au service ferroviaire le même pourcentage de subventions qu'aux aéroports et aux autoroutes. Les entreprises de camionnage et les lignes d'autocars utilisent des autoroutes pour lesquelles le fédéral et le provincial ont fourni des subventions et c'est la même chose pour les lignes aériennes utilisant les aéroports; par conséquent, les compagnies de chemin de fer devraient utiliser un réseau de voies ferrées subventionné par les gouvernements.

M. Alexander trouvait que les subventions fournies au service voyageurs par chemin de fer devraient être considérées "comme des subventions s'appliquant à un service public essentiel". Il a signalé que tous les modes de transport étaient subventionnés, directement ou indirectement, et que, par conséquent, le principe voulant que l'utilisateur soit le payeur "devenait presque dénué de sens". M. Rynerson a soutenu que la formule de subvention à 80 pour cent pour les services voyageurs par chemin de fer a "mené à une décennie de désinvestissement au cours de laquelle les administrations de chemins de fer n'ont reçu aucun encouragement pour des améliorations. De plus, la nature des subventions octroyées aux services de trains de voyageurs a fait que "le public et les média ont été entraînés à porter leur attention sur des subventions octroyées aux trains de voyageurs qui étaient relativement petites".

M.R. Borden, président de Greyhound Lines of Canada, a indiqué que son entreprise fournissait un service fréquent d'express et d'omnibus toute la journée entre Edmonton et Calgary. Il trouvait que dans le cas d'une interruption du service de trains, le cas des voyageurs utilisant le train pourrait facilement être résolu, car la moyenne du taux d'occupation de Greyhound sur cet itinéraire est de 55%.

Cependant, plusieurs participants ont critiqué le mode de transport par autocars. M.E.

enterprise. I just don't like the idea of subsidies".

However, the prevailing view was that expressed by Mr. E. Makarenko, President, Red Deer Chamber of Commerce:

> Perhaps our provincial and federal governments should fund rail service to the same percentage as they do with airports and highways. The trucking industry and the bus lines operate on federally and provincially-funded highways and the airlines operate on federally and provincially-funded airports; therefore, railways should operate on government-funded rail trackage.

Mr. Alexander felt that the subsidy to rail passenger service should be "regarded as subsidization of an esential public utulity". He mentioned that all modes of transportation were subsidized, directly or indirectly and that, therefore, "the principle of 'user-pay' becomes almost meaningless". Mr. Rynerson contended that the 80 per cent subsidy formula for rail passenger services had "led to a decade of disinvestment, with railway managements given no incentive for improvement". Furthermore, the visible nature of passenger-train subsidies had resulted in "the public and media (being) 'sucked into' focusing on the relatively small rail passenger subsidies".

Mr. R. Borden, President, Greyhound Lines of Canada, stated that his company provided frequent express and local service throughout the day between Edmonton and Calgary. He felt that rail passengers could be handled easily should the trains be discontinued, given Greyhound's average 55 per cent load factor on the route.

Several participants criticized the bus mode, however. Mr. E. Carroll felt that the lower bus

Carroll trouvait que le tarif moins élevé des autocars ne compensait pas le manque d'espace pour chaque siège; de plus, les femmes et les enfants en particulier trouvaient les autocars inconfortables. Mme. Hazzett-Denneby a déclaré qu'il était difficule de lire ou de manger dans un autocar. Mme. E. Pedersen, présidente de la Chambre de commerce de Ponoka a indiqué que seuls les omnibus s'arrêtaient aux communautés intermédiaires. Elle a déclaré que "la seule chose que nous avons est un service d'autocars et les voyages sont très pénibles, particulièrement vers Calgary. Le voyage est très long. L'autocar express va beaucoup plus vite".

M. Rynerson a fait une comparaison des durées des voyages vers les communautés intermédiaires pour le train et l'autocar entre Didsbury et Edmonton, le voyage en autocar dure soit 184 ou 235 minutes contre seulement 150 minutes par train et cela parce que les autocars contournent les pâtés de maisons des communautés alors que les trains traversent à toute vitesse.

Certains se sont dit préoccupés quant à l'avenir du service d'autocars aux communautés intermédiaires. M.R. Stafford-Mayer, représentant la ville d'Innisfail, a affirmé "que les entreprises d'autocars mettaient de plus en plus l'accent sur un service d'express entre les centres importants, et nous sommes là à nous demander: "Combien cela prendra-t-il de temps avant que nous ne puissions plus profiter de ce service?" M.K. Curle, maire de Red Deer, a expliqué que les autocars express commencaient à supprimer le service à Red Deer à cause du temps qu'il fallait pour arriver au centre de la ville et en sortir". M. Makarenko a dit que, lorsqu'on effectue des réductions dans un type de transport ou qu'on l'élimine, "on dirait que les autres services ont tendance à diminuer aussi. Ils n'ont plus à faire autant d'efforts."

M. Colborne a donné une description d'un nouveau "service d'autocars de luxe" reliant Edmonton et Calgary qui sera inauguré en 1979 par Diversified Transportation Limited. Le service comprendra: plus d'espace pour chaque passager (seulement 22 sièges par autocar), des tables, des repas légers, le téléphone et un tarif de $2.50 supérieur au tarif de Greyhound. La fréquence des voyages sera de cinq: trois voyages sans arrêt, un autocar qui s'arrêtera à Red Deer et un qui s'arrêtera à toutes les commu-

fare did not compensate for the lack of space per seat and that women and children in particular found buses uncomfortable. Mrs. Hazzett-Denneby stated that it was difficult to read or eat on a bus. Mrs. E. Pedersen, President, Ponoka Chamber of Commerce, commented that only slow local buses stopped at intermediate communities. She stated that "the only thing we have is a bus service, which is a very arduous trip, particularly to Calgary. It takes a very long while. The express bus by-passes us completely".

Mr. Rynerson provided a comparison of rail and bus times to intermediate communities: between Didsbury and Edmonton, the bus took either 184 or 235 minutes, compared to only 150 minutes by train, because "buses wind tortuously around the blocks of communities, while the trains move briskly through".

There was some concern expressed as to the future of bus service to intermediate communities. Mr. R. Stafford- Mayer, representing the Town of Innisfail, warned "that bus companies are putting more and more emphasis on express service between major centres, and we are left asking ourselves the question: 'How long will it be before this is no longer available to us?'" Mr. K. Curle, Mayor of Red Deer, explained that express buses were "cutting service to Red Deer because of the time involved in driving into and out of the centre of the city". Mr. Makarenko said that, when one type of transportation is reduced or eliminated, "it seems that other services tend to drop off too. They don't have to try as hard".

Mr. Colborne described a new Edmonton-Calgary "luxury bus service" to be inaugurated in 1979 by Diversified Transportation Limited. The service would feature: more space per passenger (only 22 seats per bus); tables; refreshments; telephone; and a surcharge of $2.50 over the Greyhound fare. Frequency would be five trips: three non-stops; one which would call at Red Deer; and one which would stop at all intermediate communities. Thus, he explained, "every town or village between the City of Ed-

nautés intermédiaires. Ainsi, "chaque jour, un de nos express "Red Arrow" desservira toutes les villes et tous les villages situés entre la ville d'Edmonton et la ville de Calgary". M. Colborne trouvait qu'avec le nouveau service, Diversified pourrait "certainement remplacer le chemin de fer".

M. Rynerson a mis en doute le caractère économique des services d'autocars de luxe semblables. Il a déclaré "qu'il y a eu continuellement durant les 5 dernières décennies des expériences aux Etats-Unis et au Canada relativement à ce qu'on appelle les "autocars de luxe" et ce corridor en faisait partie. Sauf dans certaines circonstances, ces services n'ont pas connu de succès ou ont perdu peu à peu leurs attraits luxueux."

Le maire Curle a déclaré que la seule communauté intermédiaire ayant prévu un service aérien était Red Deer, avec un vol quotidien sur semaine vers Edmonton et un vers Calgary. Il trouvait que, peu importe le tarif, "les courts voyages en avion ne possédaient aucun avantage distinct sur les modes de transport de surface".

Le maire Curle a aussi discuté de la politique de décentralisation de la province par laquelle de nombreuses installations gouvernementales sont réaménagées dans de petites communautés éloignées d'Edmonton et de Calgary. Il a dit que "au fur et à mesure que les installations gouvernementales seront décentralisées dans toute la province et au fur et à mesure que les commerces feront de même, la nécessité d'avoir un système de transport public adéquat deviendra de plus en plus évidente". M.N. Magee, M.A.L., a mis l'accent sur le fait que Red Deer était "en train de devenir un centre régional croissant qui approvisionnait en biens et en services une région très étendue; on y construit des édifices de gouvernement, des hôpitaux, des installations pour l'éducation et les conférences. Il a dit que ces installations "apportaient beaucoup d'emplois supplémentaires (et) occasionnant fréquemment des voyages d'affaires à Edmonton et à Calgary".

M.G. Lambert, président de Transport 2000, Alberta, a mentionné que la politique de décentralisation nécessiterait un bon service de transport public reliant les petites communautés et les grandes villes pour les activités commerciales, personnelles, éducatives, sportives et culturelles. Cependant, M. Makarenko ne croyait

monton and the City of Calgary will be serviced ... each day by one of our 'Red Arrow' expresses". Mr. Colborne felt that, with the new service, Diversified could "certainly take over from the railroad".

Mr. Rynerson questioned the economics of similar luxury bus services. He state that "the past five decades have seen continual experiments in the U.S. and Canada with so-called 'luxury buses', and that includes this corridor. Except in isolated circumstances, these services have failed or have been gradually stripped of their luxury features".

Mayor Curle stated that the only intermediate community having scheduled air service was Red Deer, with one flight per weekday to each of Edmonton and Calgary. He felt that, at any rate, "for short trips, air travel has no distinct advantages over surface transportation".

Mayor Curle also discussed the province's policy of decentralization, whereby many government facilities were being relocated away from Edmonton and Calgary to smaller communities. He said that, "as more and more government facilities are decentralized throughout the province, and as business follows the same practices in the future, the necessity for an adequate public transportation system will become more and more apparent". Mr. N. Magee, M.L.A., emphasized that Red Deer was "becoming an ever increasing regional centre supplying goods and services to a very large area", with new government buildings, hospitals, educational and convention facilities being built. He said that these facilities "provide many additional jobs (and) necessitate travel to Edmonton and Calgary to conduct business on frequent occasions".

Mr. G. Lambert, Chairman, Transport 2000 Alberta, mentioned that the policy of decentralization would require good public transportation from the smaller communities to the large cities, for business, personal, educational, sports and cultural purposes. Mr. Makarenko did not believe, however, that Red Deer would suffer

pas que Red Deer souffrirait de l'amélioration apportée à l'accès aux grandes villes. Il a dit que depuis quelque temps, plus d'acheteurs demeuraient dans le centre de l'Alberta mais que "certains services qui ne sont pas disponibles dans les petites communautés doivent être fournis par les grands centres".

should access to the large cities be improved. He said that, in recent times, more shoppers were staying in Central Alberta, but that there were certain services that just aren't available in the smaller communities that must be provided by the larger centres".

Les participants se sont dit très préoccupés par la situation énergétique. M. Makarenko a parlé de "la prolifération énorme des voyages en automobile (qui) est le résultat de la disponibilité illimitée de combustible relativement peu coûteux". Mme Pedersen trouvait "qu'avec le problème croissant de l'augmentation de la consommation d'essence et de l'augmentation des prix et de la valeur des automobiles, il est inconcevable de penser interrompre le service de trains de voyageurs dans le corridor Calgary - Edmonton". M. C.A. Lockey a dit qu'il se pouvait qu'on impose dans l'avenir des restrictions aux voyages de plaisir et qu'on élimine les services aériens sur les courtes distances non rentables au point de vue combustible.

There was much concern expressed about the energy situation. Mr. Makarenko spoke of "the enormous proliferation of automobile travel (that) has been due to the unlimited supply of relatively cheap fuel." Mrs. Pedersen felt that, "with growing concern about increased gasoline consumption, together with increased prices and automobiles becoming more expensive, it is unthinkable that consideration be given to discontinuing passenger rail service in the Calgary-Edmonton corridor". Mr. C.A. Lockey said that there could be future restrictions on leisure travel and elimination of fuel-inefficient, short-haul air services.

M. Magee a soulevé la question des embouteillages sur les autoroutes: "Nous pouvons nous attendre à avoir une autoroute à six voies qui reliera Calgary et Edmonton, à moins que ne soit offert un autre genre de mode de transport comme le service ferroviaire de voyageurs pour ralentir cette évolution".

Mr. Magee raised the issue of highway congestion: "We can expect (an expanded) six-lane highway from Calgary to Edmonton unless an alternative mode of traffic such as rail passenger service is provided to slow down this trend".

Il y a eu un désaccord au sujet du rendement énergétique comparé des divers modes de transport par autocars et par trains. M. Borden a déclaré dans son témoignage "qu'en comparant des taux d'occupation égaux les autocars sont plus économiques au point de vue combustible et, de plus, ont le meilleur rendement de base; si on se place du point de vue de la conservation de l'énergie, c'est ce mode de transport qui devrait être encouragé". M. D.M. Brownie, représentant la Calgary Transportation Authority, a soutenu cette opinion en disant que "le mode de transport par autocars est de loin plus rentable que le train du point de vue énergie".

There was disagreement about the relative energy-efficiency of the bus and rail modes. Mr. Borden testified "that, under equal load factors, the bus is the most economical user of fuel and further that buses have the best basic performance, and encouragement should be given to this mode from the point of view of energy conservation". Mr. D.M. Brownie, representing the Calgary Transportation Authority, supported this opinion, saying that "the bus mode is far more energy-efficient than rail".

Cependant, les autres participants trouvaient qu'il était nécessaire de réduire l'utilisation de l'automobile - de loin le mode de transport le plus utilisé dans de corridor. À cette fin, le Dr Jackson a dit que Transport 2000 ne voyait pas le train de voyageurs comme un mode de transport "essentiellement en concurrence avec

Other participants, however, thought there was a need to reduce automobile usage - by far the largest type of travel in the corridor. To this end, Dr. Jackson said that Transport 2000 did not see the passenger-train as a mode "competing essentially with bus and certainly not with air". Mr. Borden stressed that, "certainly, with

l'autocar et certainement pas avec l'avion". M. Borden a souligné "qu'il est certain qu'avec 89 pour cent des personnes au Canada voyageant en voitures particulières, il y a là un marché pour l'autocar et le train ... VIA Rail et les lignes d'autocars doivent essayer de sortir les personnes de leur voiture". M. Rynerson pensait que les trois niveaux de gouvernment et particulièrement la province de l'Alberta (devraient) procéder à l'intégration des modes de transport dans les principaux centres de même que fournir des parcs de stationnement aux gares où l'on change de mode de transport et coordonner les horaires des autocars et ceux des trains".

89 per cent of the people in Canada travelling by private car, that is where the market is for both bus and the railways... Both VIA Rail and the bus lines have to try to get people out of their cars". Mr. Rynerson believed "that the three levels of government and particularly the Province of Alberta (should) initiate the integration of travel modes at major centres including the provision of parking facilities at inter-modal stations and coordinated scheduling between bus and rail modes".

Plusieurs participants ont donné une liste des qualités du transport par rail. Le Dr Jackson a mentionné: efficacité au niveau de l'utilisation de terrains et de la consommation de combustible, faible pollution, confort, accès facile pour les handicapés et installations de meilleure qualité à bord. À ces qualités, M. Magee a ajouté qu'une personne pouvait travailler à bord; M. Muench s'est reporté à la fiabilité des trains et à l'attrait qu'ils représentent pour les familles; M. Makarenko a fait mention de leur dossier quant à la sécurité.

The attributes of the rail mode were listed by several participants. Dr. Jackson mentioned: efficient land use and fuel consumption; low pollution; comfort; easy access for the handicapped; and superior on-board facilities. To these, Mr. Magee added that one could do work on-board trains; Mr. Muench referred to their reliability and appeal to families; and Mr. Makarenko mentioned their safety record.

La position de CP Rail et de VIA, qui sont en faveur de l'interruption du service de trains de voyageurs, a été soutenue par M. Colborne. Il a dit que, parce que le service d'autocars de luxe proposé par son entreprise coûterait environ 1 million de dollars, "c'est presque dire que le gouvernement fédéral pourrait prendre en main le système et offrir le transport gratuitement sans presque perdre d'argent".

The position of both CP Rail and VIA favouring discontinuance of the passenger-train service was supported by Mr. Colborne. He said that because his company's proposed luxury bus service would cost in the $1 million range, "it is almost such that the federal government could take over the system and give free transportation and still not lose a great deal of money".

M. Brownie a lu pour le procès-verbal une recommandation émise par le conseil municipal de Calgary:

Mr. Brownie read into the record a recommendation endorsed by Calgary City Council:

> [traduction] Que l'on réduise en importance le service de trains de voyageurs dans le corridor Calgary-Edmonton et qu'une autre enquête soit menée principalement sur le mode de transport par autocars à cause de la large part du marché et de la flexibilité qu'il possède en termes de fréquence et d'itinéraires dans le service interurbain et régional.

> That rail passenger services should be deemphasized in the Calgary-Edmonton corridor and that any further investment be directed mainly to the bus mode, because of its larger share of the market and flexibility both in terms of frequency and routes in serving intercity and regional traffic.

M. Brownie a formulé deux objections relativement à un futur service de trains de voyageurs amélioré: premièrement, il était "très in-

Mr. Brownie raised two objections to a future, improved passenger-train service: first, it was "highly uncertain at this time whether

certain en ce moment que le nombre de voyageurs augmenterait assez pour justifier les dépenses"; et deuxièmement, un service de trains amélioré pourrait détourner les voyageurs des express de Greyhound empruntant la ligne Edmonton-Calgary, et, par conséquent, les profits de ce dernier, ce qui, en retour, "pourrait entraîner la déchéance finale des services d'autocars régionaux et secondaires" qui bénéficient en ce moment de subventions internes provenant des profits engendrés par ces express. Cependant, M. Brownie a de plus ajouté "qu'il serait intéressant de voir (un service expérimental de trains "légers-rapides-confortables") fonctionner sur une base expérimentale".

ridership would increase sufficiently to justify the expenditure"; and second, that an upgraded train service could divert passengers and therefore profits from Greyhound's Edmonton-Calgary express route, which could in turn "lead to the ultimate decay of regional and feeder bus services" at present cross-subsidized by those express profits. Mr. Brownie, however, did add that "it would be interesting to see (an experimental 'Light-Rapid-Comfortable' service) proceed on an experimental basis."

La plupart des autres participants demandant que soit conservé et amélioré le service de trains de voyageurs reliant Edmonton et Calgary. La plupart des représentants des municipalités et d'autres personnes ont appuyé à titre de mesure provisioire l'idée du "système de transport entre les centres" de Transport 2000.

Most other participants called for the retention and upgrading of Edmonton-Calgary passenger-train service. As an interim step, Transport 2000's "intercentre concept" was supported by most representatives of municipalities and others.

Le transport entre les centres serait assuré quotidiennement par quatre trains dans chaque direction. Comme en ce moment, un des trains relierait le matin Edmonton et Calgary. Un deuxième train relierait, comme en ce moment aussi, Edmonton et Calgary le soir. Un troisième train, non encore en service, serait stationné à Red Deer, conduirait vers Edmonton, tôt le matin, ceux qui se rendent au travail et reviendrait tard le soir. Un quatrième train, non encore en service lui aussi, serait stationné à Red Deer, conduirait vers Calgary tôt le matin ceux qui se rendent au travail et reviendrait tard le soir. Selon Transport 2000, il serait possible à l'avenir d'avoir un service supplémentaire reliant Edmonton et Calgary en milieu de journée.

The intercentre concept would have four daily services in each direction. One train would operate, as a present, between Edmonton and Calgary in the morning. A second train would run, also as at present, between Edmonton and Calgary in the evening. A third train, not presently-operated, would be based at Red Deer, run into Edmonton on an early-morning commuter schedule and return late at night. A fourth train, also not presently-operated, would be based at Red Deer, run into Calgary on an early-morning commuter schedule and return late at night. Transport 2000 suggested that, in future, an additional mid-day Edmonton-Calgary service was a possibility.

Le système de transport entre les centres aurait un poste terminus à Edmonton, à la tour du CN et un poste terminus à Calgary, à la gare Palliser Square. Il y aurait des arrêts intermédiaires non seulement à Wetaskiwin, Red Deer, Innisfail, Olds et Didsbury, comme en ce moment, mais aussi au niveau de l'avenue Jasper à Edmonton, à Edmonton-Sud, à l'aéroport international d'Edmonton, à l'aéroport international de Calgary et aux communautés intermédiaires comme Leduc, Ponoka et Lacombe.

The intercentre concept would have its Edmonton terminal at the CN Tower station and its Calgary terminal at the Palliser Square station. Intermediate stops would be not only at Wetaskiwin, Red Deer, Innisfail, Olds and Didsbury as a present, but also at Edmonton Jasper Avenue, South Edmonton, Edmonton International Airport, Calgary International Airport, and intermediate communities such as Leduc, Ponoka and Lacombe.

Transport 2000 considère le système de transport entre les centres comme un moyen d'accès à Edmonton et à Calgary pour le travail, le commerce et le plaisir. Bien que les horaires de certains trains viseraient ceux qui voyagent entre la résidence et le lieu de travail, ces trains couvriraient des distances proches de 150 kilomètres et feraient partie d'un système complet à plusieurs usages.

M.J. Bakker a expliqué les principes du système de transport entre les centres: commodité pour les voyageurs, en particulier aux communautés intermédiaires qui ne possèdent pas un autre bon mode de transport; fiabilité, ce qui est plus important que l'augmentaiton importante de la vitesse de croisière; propreté et confort; coordination avec les autres modes de transport; utilisation des gares terminus situées aux centres des villes; et patience de la part des autorités afin de donner au nouveau service une chance d'accroître le trafic. M. Bakker a déclaré qu'il "serait prématuré en ce moment d'investir dans des trains LRC ou d'autres équipements perfectionnés. On devrait d'abord établir une clientèle et ensuite commencer à investir. En tant que contribuable, je m'oppose à ce qu'on investisse avant d'avoir établi la clientèle."

M. Magee a donné son appui au projet de gare située au centre de la ville d'Edmonton et aux projets relatifs aux arrêts que le train devrait faire près de l'assemblée législative et des édifices gouvernementaux avoisinants et à l'aéroport international. M. Alexander a fait remarquer que de tels arrangements permettraient d'effectuer une correspondance directe avec la ligne de transport par trains légers et rapides, les autres lignes de transport et le train transcontinental de VIA.

M.G. May, représentant les Travailleurs unis du transport, trouvait qu'il était nécessaire d'imposer des tarifs plus raisonnables. M. Makarenko s'est opposé à l'idée de VIA d'imposer un tarif minimum car cela serait discriminatoire envers les personnes effectuant des voyages courts.

M. Alexander considère le système de transport entre les centres comme un système provisoire conçu pour être utilisé au maximum par les communautés ne possédant pas un autre service de transport adéquat. Ce système assurerait l'existence des installations ferroviaires

Transport 2000 saw the intercentre concept as providing access to Edmonton and Calgary for work, business and pleasure. Although some of the schedules would be commuter in nature, they would operate over distances of close to 140 kilometres and be part of an overall, multi-purpose system.

Mr. J. Bakker explained the principles behind the intercentre concept: convenience to the travelling public, especially at the intermediate communities which did not have good alternative transportation; reliability, which was more important than significantly-increased running speed; cleanliness and comfort; coordination with other modes; the use of downtown terminals; and patience on the part of the authorities, in order to give the improved service a chance to develop traffic. Mr. Bakker stated that, "LRC or other fancy equipment ... at this time would be premature. One should first develop patronage and then you can start making the investment. As a taxpayer, I object to investment prior to development of the patronage."

The provision of a downtown station at Edmonton, as well as stops near the legislature and surrounding government buildings and at the International airport, was supported by Mr. Magee. Mr. Alexander pointed out that such arrangements would permit direct transfers to the Light Rapid Transit line, other transit services, and VIA's transcontinental train.

Mr. G. May, representing the United Transportation Union, felt that there was a need for more reasonable fares. Mr. Makarenko opposed VIA's imposition of a minimum fare, on the grounds that it discriminated against short trips.

Mr. Alexander saw the intercentre concept as an interim measure designed to be of maximum use to those communities not having adequate alternative service. It would ensure that rail facilities necessary for passenger service would survive and be available in future for a

nécessaires pour le service aux voyageurs et leur disponibilité future pour un service de trains LRC très rapides. Le Dr Jackson a approuvé VIA qui disait que le service existant était inadéquat et il ne pouvait pas se représenter "dans l'immédiat ou dans un avenir rapproché un service interurbain de trains de voyageurs très rapides fonctionnant dans un corridor". De plus il a ajouté:

> [traduction] Nous ne demandons pas des trains luxueux très rapides munis d'équipements sophistiqués. CP Rail nous a dit que la ligne actuelle était en excellent état; que les trains pouvaient y circuler à 90 milles à l'heure; qu'il n'était tout simplement pas nécessaire d'apporter des améliorations coûteuses. Nous ne demandons même pas de faire des dépenses ou d'acheter de l'équipement complexe. Nous disons simplement ... que l'on peut fournir un niveau acceptable d'équipement, de confort, d'espace et de fiabilité grâce à la technologie existante et aux méthodes de remise à neuf.

Enfin, le Dr Jackson a affirmé que la province de l'Alberta, comme le prouve la lettre de M. Horner, "voulait vraiment que VIA Rail offre un service dans le corridor Edmonton-Calgary; que la province était prête à étudier la situation avec VIA Rail et à examiner la possibilité d'une aide financière".

Le Dr Jackson s'est dit préoccupé par le rôle joué par la C.C.T. dans la mise sur pied de VIA:

> Nous soupçonnons le ministère des Transports et peut-être même VIA Rail de vouloir laisser à la Commission canadienne des transports un rôle insignifiant, peut-être celui d'un organisme autorisant les interruptions de service de trains. Il nous semble que le Ministère cherche à être en même temps juge, avocat et jury dans les futures décisions sur les normes et les modèles relatifs aux services ferroviaires.

Transport 2000 s'est dit préoccupé de voir "à quel point VIA Rail est soumis au contrôle du ministère des Transports", en ce qui concerne les tarifs et les normes concernant le service. Le Dr Jackson a affirmé que "le ministère des Transports, qui est soumis aux fortes pressions exer-

high-speed, LRC service. Dr . Jackson agreed with VIA that the existing service was inadequate and that he could not see "immediately or in the near future a corridor-type, high-speed intercity rail passenger service". Furthermore, he said:

> We are not calling for luxurious, very high-speed trains with advanced technology. We have been told by CP Rail that the present line is in excellent condition; that it is now capable of 90-mile-an-hour operation; that costly improvements are simply not necessary. We are not even calling for expensive or complex equipment. We are simply saying that ... a very acceptable level of equipment, comfort and spaciousness and reliability can be provided with existing technology and refurbishment.

Finally, Dr. Jackson contended that the Province of Alberta, as evidenced by Mr. Horner's letter, did "want VIA Rail in the Edmonton-Calgary corridor; that the province is prepared to study the situation with VIA Rail and to consider financial assistance".

Dr. Jackson expressed concern about the role of the CTC with the advent of VIA:

> We suspect an attempt by the Ministry of Transport and perhaps even VIA Rail to relegate the Canadian Transport Commission to an insignificant role, perhaps that of a mere authorizor of train discontinuances. It appears to us that the Ministry is seeking to establish itself at one and the same time as judge, advocate and jury in deciding future rail service standards and patterns.

Transport 2000 was concerned about "the extent to which VIA Rail is under the control of the Ministry of Transport", with respect to service standards and fares. Dr. Jackson contended that "the Ministry of Transport, under strong and openly acknowledged lobbying from eastern

cées ouvertement par les entreprises d'autocars de l'Est du Canada, exerce des pressions pour que VIA Rail augmente ses tarifs".

Le Dr Jackson a déclaré:

> qu'il doit y avoir un organisme non gouvernmental, par cela je veux dire qui ne soit pas ni un ministère ni une industrie, ayant un pouvoir de réglementation pour établir et mettre en vigueur des normes pour les décisions relatives aux requêtes en abandon et pour intervenir en général dans l'intérêt public ... Nous croyons aussi que la C.C.T. devrait accroître les pouvoirs d'inspection, d'enquête et de révision visant les normes et les installations des services voyageurs par chemin de fer.

Coût, Recettes et Perte Réelle

Les pertes réelles encourues par le service des trains reliant Edmonton sud et Calgary en 1975, 1976, 1977, 1978 et 1979 ont été calculées par le Comité des transports par chemin de fer de la façon suivante:

Canadian bus companies, is exerting pressure on VIA Rail to raise fares".

Dr. Jackson stated:

> that there must exist a non-governmental, by which I mean non-departmental, non-industry regulatory body to set and enforce standards to rule on train discontinuance applications, and generally to intervene in the public interest ... We also believe that the CTC should have increased powers of inspection, investigation and review of rail passenger service standards and facilities.

Cost, Revenue and Actual Loss

The actual losses incurred by the South Edmonton-Calgary trains in 1975, 1976, 1977, 1978 and 1979 were determined by the Railway Transport Committee as follows:

Tableau 1 - Table 1

Année - Year	Coût Réclamé - Cost Claimed	Approuvé - Approved	Recettes Réclamé - Revenue Claimed	Approuvé - Approved	Réclamé - Actual Loss Claim	Perte réelle Approuvé - Approved
1975	1,186,684	1,102,300	219,681	219,681	967,003	882,619
1976	1,317,831	1,255,428	230,190	230,190	1,087,641	1,025,238
1977	1,360,170	1,297,592	269,381	269,381	1,090,789	1,028,211
1978	1,433,267	1,383,911	263,969	354,144	1,169,298	1,029,767
1979	1,595,416	1,474,056	305,004	308,054	1,290,412	1,166,002

Trafic

L'annexe IV montre le nombre moyen de personnes transportées quotidiennement; ce chiffre a été compilé durant des périodes re-

Traffic

The daily average passenger carryings compiled during sample periods in both the peak season (July, 1978) and off- peak season (Oc-

tenues comme échantillons au cours de la saison de pointe (juillet 1978) et la saison morte (octobre 1978). On a groupé les données pour montrer le nombre de voyageurs montant, descendant, débarquant et restant à bord, à chaque gare.

Dans les tableaux II et III, les données pour les années 1975, 1976, 1977, 1978 et 1979 concernent la durée des voyages, le nombre de voyageurs, les recettes, les coûts, les pertes et les taux d'occupation.

tober, 1978) are shown in Appendix IV. The data have been grouped to show the number of passengers entraining, detraining and on-board at each station.

In Tables II and III below, data are presented for years 1975, 1976, 1977, 1978 and 1979 with regard to trip length, number of passengers, revenue, cost, loss and load factor.

Tableau II - Table II

Annee Year	Nombre total de milles / Total Route Mileage	Longueur moyenne (en milles) / Average Trip Length (miles)	Voyageurs payants / Revenue Passengers	Voyageur payant / Milles / Revenue Passenger Miles (000's)	Siège-mille / Seat Miles (000's)	Taux d'occupation / Load Factor %
1975	191.7	134.2	28,269	3,794.9	14,525.1	26.13
1976	191.7	116.0	33,095	3,840.4	14,538.8	26.41
1977	191.7	118.6	36,406	4,319.1	13,397.6	32.24
1978	191.7	121.0	35,482	4,291.9	12,821.8	33.47
1979	191.7	S/O	35,879	S/O	S/O	S/O

Tableau III - Table III

Annee / Year	Recettes réclamees / Claimed Revenue	Recettes par voyageur-mille / Revenue Per Passenger Mile	Coût réclamé / Claimed Cost	Perte par voyageur-mille / Loss Per Passenger Mile	Perte réclamé / Claimed Loss	Perte par voyageur-mille / Loss Per Passenger Mile	Recettes / perte / Revenue / Cost	Taux d'occupation-point mort / Breakeven Load Factor
	$	¢	$	¢	$	¢	%	%
1975	219,681	5.79	1,186,684	31.27	967,003	25.48	18.51	141.10
1976	230,190	5.99	1,317,831	34.31	1,087,641	28.32	17.47	151.32
1977	269,381	6.24	1,360,170	31.49	1,090,789	25.26	19.80	162.70
1978	263,969	6.15	1,433,267	33.39	1,169,298	27.24	18.42	181.76
1979	305,004	N/A	1,595,416	NA	1,290,412	N/A	19.12	N/A

Conclusions

Le Comité a analysé la perte réelle encourue par le service, les autres services de transport, l'effet probable sur les autres modes de transport de voyageurs, les besoins futurs probables dans la région et les diverses propositions présentées. Ce qui suit découle de cette analyse.

Perte réelle encourue par le service

En application de l'article 261 de la *Loi sur les chemins de fer*, le Comité a constaté que ce service de trains de voyageurs avait encouru des pertes réelles pour les années 1975, 1976, 1977, 1978 et 1979. On estime que des pertes de près de $1.2 million ont été encourues en 1979.

Avec des pertes représentant $.27 par voyageur-mille (chiffre de 1978) et aucun espoir que le service ne s'en sorte, le Comité réalise qu'il est impossible de rendre le service rentable dans les conditions actuelles. Cependant, on pourrait réduire les pertes en modifiant les pratiques d'exploitation, les répartitions d'équipement, les horaires, le système de fixation des prix et les autres aspects du service soumis au contrôle de VIA ou de CP Rail.

Autres services de transport

Rail

Il n'existe aucun autre service de trains de voyageurs joignant en certains points la ligne Edmonton-Sud et Calgary.

Autocar

Greyhound Lines of Canada offre 20 voyages quotidiens dans chaque direction dans le corridor Edmonton-Calgary. Entre 7 h et 20 h, il y a des express à toutes les heures entre Edmonton, Edmonton-Sud et Calgary et la plupart sont directs. Entre Red Deer et soit Calgary ou Edmonton, l'entreprise offre 10 voyages par jour dont quatre sont assurés par des express et six par des semi-express ou des omnibus.

Grâce à la fréquence de service, les passagers peuvent effectuer des allers-retours le même jour non seulement vers Edmonton, Calgary ou Red Deer mais en fait entre deux communautés situées dans le corridor. La durée en

Conclusions

The Committee has analysed the actual losses incurred by the service, the alternative transportation services, the probable effect on other passenger carriers, the probable future needs of the area, and the various proposals presented. The following was determined from the analysis.

Actual Losses Incurred by the Service

Under section 261 of the *Railway Act*, the Committee has determined that this passenger-train service has incurred actual losses in the years 1975, 1976, 1977, 1978 and 1979. In 1979, the loss was almost $1.2 million.

With losses per passenger-mile of $0.27 (1978 figure) and no hope of the service breaking even, the Committee sees the service as incapable of being rendered profitable under the present conditions. Losses could be cut, however, by alterations in operating practices, equipment assignments, scheduling, pricing or other aspects of service under VIA's or CP Rail's control.

Alternative Transportation Services

Rail

There is no alternative passenger-train service joining points on the South Edmonton-Calgary line.

Bus

Greyhound Lines of Canada provides approximately 20 daily trips in each direction in the Edmonton-Calgary corridor. Between 07:00 and 20:00 hours, there are express trips every hour between Edmonton, South Edmonton and Calgary, most of them running non-stop. Between Red Deer and either Calgary or Edmonton, there are 10 trips per day, four of which are expresses and six either semi-expresses or locals.

As a result of this frequency of service, passengers can make same-day return trips not only to Edmonton, Calgary or Red Deer but indeed between any pair of communities in the corridor. Trip time of Edmonton-Calgary express buses

express entre Edmonton et Calgary varie entre trois heures et 15 minutes et trois heures et 30 minutes; d'un autre côté, certains omnibus prennent presque six heures. Entre Red Deer et soit Edmonton, soit Calgary, la durée du voyage en express est d'environ une heure et 45 minutes, et en omnibus, d'environ une heure de plus.

Pacific Western Transportation Limited offre quatre services en autocars "Red Arrow Deluxe" dans chaque direction dans le corridor; trois semi-express s'arrêtent à Red Deer et un autocar n'effectue aucun arrêt. La capacité est limitée à la moitié de celle d'un autocar normal faisant le trajet interurbain et des repas légers sont servis à bord. Les voyageurs peuvent effectuer des allers-retours le même jour entre deux des trois villes. Les durées des voyages sont semblables à celles des autocars de Greyhound.

Air

Pacific Western Airlines offre environ une vingtaine d'envolées par jour en Boeing 737 dans les deux directions, entre Edmonton et Calgary (le service est quelque peu réduit durant les fins de semaine). La ligne aérienne utilise l'aéroport international de Calgary et l'aéroport industriel situé au centre d'Edmonton, sauf pour quelques vols servant aux correspondances à l'aéroport international. Il n'est pas nécessaire de faire des réservations à l'avance. On peut effectuer des allers-retours le même jour entre n'importe quelle ville et la durée du voyage est de 35 minutes.

Time air dessert aussi ce corridor avec cinq vols reliant l'aéroport industriel d'Edmonton et Calgary (un le samedi et le dimanche) et un sixième vol relie les villes avec un arrêt à Red Deer (aucun vol le samedi et le dimanche). On utilise des avions DeHavilland Twin Otter et DASH-7 à turbopropulsion. On ne peut pas effectuer un aller-retour le même jour entre Red Deer et soit Edmonton ou Calgary; la durée du voyage vers Edmonton est de 45 minutes et vers Calgary, 30 minutes.

Un Boeing 737 de CP Air relie une fois par jour et six jours par semaine l'aéroport international d'Edmonton et Calgary.

ranges between three hours, 15 minutes and three hours, 30 minutes; on the other hand, some local buses take almost six hours. Between Red Deer and either Edmonton or Calgary, trip time of express buses is approximately one hour, 45 minutes, while local buses take approximately one hour longer.

Pacific Western Transportation Limited provides four daily "Red Arrow Deluxe" services in each direction in the corridor: three semi-expresses stopping at Red Deer and one non-stop. Capacity is limited to half that of a normal intercity bus and refreshments are available onboard. Passengers can make same-day return trips between any two or the three cities. Trip times are similar to those achieved by Greyhound.

Air

Pacific Western Airlines provides approximately 20 Boeing 737 daily jet flights in each direction between Edmonton and Calgary (on weekends, service is somewhat reduced). The airline uses the International Airport at Calgary and the centrally-located Industrial Airport at Edmonton, except for a few connecting flights which use Edmonton International Airport. Advance reservations are not required. Same-day return trips are possible to either city and trip time is 35 minutes.

Time Air also serves the corridor, with five flights between Edmonton Industrial Airport and Calgary (one on Saturday and Sunday), and a sixth flight between the cities with a stop at Red Deer (no service Saturday and Sunday). DeHavilland Twin Otter and DASH-7 turboprop aircraft are used. No same-day return service is possible from Red Deer to either Edmonton or Calgary; trip time to Edmonton is 45 minutes, to Calgary, 30 minutes.

CP Air has one six-days-per-week, Boeing 737 flight between Edmonton International Airport and Calgary.

Autoroutes

Toutes les communautés desservies par les trains de voyageurs reliant Edmonton et Calgary sont situées près d'une autoroute pavée et praticable en tout temps. En plus d'une autoroute locale à deux voies, il y a une autoroute à quatre voies et à accès limité qui contourne la plupart des communautés.

Conséquences probables sur les autres entreprises de transport

Si le service de trains de voyageurs était interrompu, on pense que la majorité des habitués du réseau ferroviaire utiliserait des voitures particulières ou les autocars comme autres moyens de transport public. Le service d'autocars desservant fréquemment non seulement Edmonton, Calgary et Red Deer mais aussi les petites communautés comme Wetaskiwin et Innisfail pourrait absorber le nombre relativement faible de clients utilisant le train.

Futurs besoins probables en transport dans la région

Les témoignages présentés durant les audiences ont montré qu'il sera toujours nécessaire d'avoir un service de transport public dans le corridor Edmonton-Calgary, surtout si l'on doit réduire de façon substantielle à l'avenir l'utilisation des voitures particulières à cause de pénuries de combustible.

Le Comité croit que dans les conditions actuelles où l'abondance et le coût relativement peu élevé du combustible permettent d'utiliser à un plus haut degré l'automobile, les services aériens et d'autocars dans ce corridor fournissent, et continueront probablement de fournir dans un avenir rapproché, un niveau satisfaisant de transport public. La question de l'avenir du mode de transport ferroviaire dans ce corridor se divise essentiellement en trois. Premièrement, pourrait-on améliorer le service d'autorails diesel actuel de façon à ce qu'il devienne un élément utile du système de transport public dans ce corridor? Deuxièmement, serait-il possible dans l'avenir d'établir un service ferroviaire amélioré pour voyageurs - peut-être du genre

Highway

All communities served by the Edmonton-Calgary passenger trains are located on or near-by an all-weather paved highway. In addition to a local, two-lane highway, there is a limited-access, four-lane highway by-passing most intermediate communities.

Probable Effects on Other Carriers

Should the passenger-train service be discontinued, it is believed that the majority of rail traffic would shift to the private automobile or bus travel as an alternative means of public transportation. The frequent bus service, not only at Edmonton, Calgary and Red Deer but also at smaller communities such as Wetaskiwin and Innisfail, would be capable of handling the relatively small number of rail users.

Probable Future Transportation Needs of the Area

Testimony given at the hearings indicated that the Edmonton-Calgary corridor would continue to require adequate public transportation, particularly if use of the private automobile were to be curtailed substantially in future due to fuel shortages.

Given existing circumstances, the Panel believes that the bus and air services in the corridor provide a satisfactory standard of public transportation and are likely to continue to do so in the near future. The question of the rail mode's future in the corridor essentially is threefold. First, could the present Rail Diesel Car service be improved to become a useful component of the corridor's public transportation system? Second, would it be possible in future to institute an upgraded rail passenger service - perhaps of the "Light-Rapid-Comfortable" type - if it was decided that the Edmonton-Calgary corridor was an attractive market for passenger-train service of the type operating in the Central Canadian corridors? And third, could fuel shortages ulti-

"léger-rapide-confortable" - si l'on décidait que le corridor Edmonton-Calgary représente un marché attirant pour un service de trains de voyageurs du genre de celui utilisé dans les corridors du centre du Canada. Et troisèmement est-ce que les pénuries de combustible pourraient forcer les organismes gouvernementaux à mettre au point un service ferroviaire à grande capacité pour relier les deux villes?

Recommandations

Le service existant

D'une certaine façon, le service de trains de voyageurs reliant Edmonton et Calgary est représentatif de nombreux services secondaires de VIA. Bien que le niveau des pertes réelles ait été contesté, peu de personnes ont exprimé leur désaccord avec les conclusions du Comité selon lesquelles on ne récupère qu'une petite partie des coûts dans des services semblables. La majorité des participants on admis qu'il était presque inutile de continuer à fournir la plupart de ces services si des améliorations importantes n'y étaient pas apportées. Il est certain que le service reliant Edmonton et Calgary a été laissé dans l'oubli durant plusieurs années, en dépit de la mise sur pied de VIA. Les personnes s'opposant à l'interruption du service ont raison de prétendre qu'on a entrepris peu d'efforts pour améliorer ce service: il y a eu des imperfections au niveau des horaires, des gares, des installations à bord des trains, des tarifs, de la publicité et de l'information.

Cependant, ce service présente un aspect important tout à fait spécial. Contrairement aux autres services négligés qui, règle générale, desservent des corridors à faibles populations ou des régions éloignées, celui-ci dessert un des corridors interurbains au Canada où la croissance démographique est la plus forte et où le taux des voyages est le plus élevé. D'un côté, ceci pourrait être perçu comme un désavantage en ce sens que le service ferroviaire fait face à une forte concurrence de la part des entreprises d'autocars et des lignes aériennes de même que de l'autoroute à quatre voies. Il a été difficile pour le mode de transport ferroviaire de se trouver un rôle dans ce marché. D'un autre côté, ce corridor comporte de grands avantages, car il offre les meilleures possibilités pour le mode de transport ferroviaire que tout autre corridor, mis à part celui reliant la ville de Québec et Windsor.

mately require governments to develop a high-capacity rail service between the cities?

Recommendations

The Existing Service

The Edmonton-Calgary passenger-train service in some ways is typical of many secondary VIA services. Although precise losses often have been questioned, there is little disagreement with the Committee's finding that such services recover only a small proportion of cost. A consensus has developed that there is little use in continuing most of them without substantial improvements. Certainly, the Edmonton-Calgary service has been in a state of limbo for several years, despite the coming of VIA. The opponents of discontinuance are correct in contending that little effort has been made in recent years to improve service; there have been inadequacies in schedules, stations, equipment, on-board facilities, fares, promotion and information.

In one important aspect, the Edmonton-Calgary service is unlike other neglected services, which as a rule operate in lightly-populated corridors or in remote areas. Edmonton-Calgary trains operate in one of the most heavily-travelled and fastest-growing intercity corridors in Canada. On the one hand, this might be seen as a disadvantage, in that rail faces intense competition from the bus and airline companies and from a four-lane highway. It has been difficult for the rail mode to find a role in this market. On the other hand, there is also great opportunity in such a corridor, which surely has the best potential for the rail mode of any outside of the Quebec City-Windsor corridor.

Pourquoi ces avantages n'ont-ils pas été exploités? Nous ne prétendons blâmer personne. Des politiques et des facteurs particuliers ont conduit les compagnies de chemin de fer, les gouvernements et peut-être même le public à négliger ce service. En ce moment, il est plus important de proposer une solution et de la mettre en oeuvre. Il n'est certainement pas suffisant d'ordonner la continuation du service de trains de voyageurs et faire supporter les coûts importants au contribuable, à moins d'en faire un élément utile du système de transport dans le corridor Edmonton- Calgary.

Why has this opportunity not been exploited? There is no intention here of assessing blame. Institutional factors and policies have led to neglect on the part of railway companies, governments and perhaps even the public itself. At this time, it is more important that a solution be proposed and put into action. It is certainly not good enough to order continuance of this passenger-train service at significant cost to the taxpayer unless it can be made a useful component of the Edmonton-Calgary corridor transport system.

À cet égard, la position du gouvernement de l'Alberta pourrait être déterminante. Comme on l'a mentionné plus tôt, l'Alberta a demandé au Comité au cours des audiences de retarder sa décision en attendant les résultats de certaines études menées en ce moment par la province. À la suite de cette demande initiale, l'Alberta a envoyé des lettres en date du 11 septembre 1979, du 11 mai 1980 et du 13 janvier 1981. Dans son rapport, la province indique qu'elle continue ses études sur la mise en marché, l'économie et l'ingénierie en coopération avec VIA et d'autres organismes.

In this regard, the position of the Government of Alberta could be pivotal. As mentioned earlier, Alberta asked at the hearings that the Committee delay its decision pending certain studies the province was conducting at the time. Alberta subsequently renewed this request on September 11, 1979, May 11, 1980, and January 13, 1981. The province reports that it is continuing marketing, economic and engineering studies in cooperation with VIA and other organizations.

Futur service

Le Comité pense que le seul espoir de survie du service de trains de voyageurs reliant Edmonton et Calgary réside dans les études que le gouvernement de l'Alberta et VIA sont en train d'effectuer. Cette décision est rendue maintenant afin de mettre en marche une procédure qui aura pour résultat soit d'améliorer grandement le service de trains de voyageurs et par conséquent de le rendre utile, soit, dans le contraire, de discontinuer le service de trains de voyageurs dans ce corridor.

Future Service

The Panel believes that the survival of the Edmonton-Calgary passenger-train service depends upon the on-going works of VIA and the Government of Alberta. This Decision is being issued now to set in motion a procedure which will result either in a substantially improved and useful passenger-train service, or, should this not be achieved and barring other unforeseen factors, the discontinuance of passenger-train service in this corridor.

Cette approche du Comité pourrait s'appeler une "approche temporaire". Ceux qui connaissent les services expérimentaux de trains de voyageurs recommendés par le Comité entre Regina et Prince Albert et entre Halifax et Yarmouth reconnaîtront certaines des recommandations suivantes. Les autres recommandations ont été élaborées précisément pour la situation prévalant entre Edmonton et Calgary.

The Panel's approach could be called a "provisional approach". Some of the recommendations which follow will be familiar to those acquainted with the Committee's experimental passenger-train services between Regina and Prince Albert and between Halifax and Yarmouth. Others have been developed precisely for the Edmonton-Calgary situation.

Premièrement, le Comité recommande, comme mesure temporaire, que VIA, en coopération avec CP Rail apporte plusieurs petites

The Panel recommends that first, as an interim measure, several modest improvements should be made to the service by VIA, in co-

améliorations au service. Ces améliorations devraient être apportées de façon à faire de ce service un élément utile du système de transport intercommunautaire dans ce corridor, tout en mettant davantage l'accent sur les communautés intermédiaires. Deuxièmement, on devra établir une période transitoire d'un an qui commencera à courir une fois les améliorations faites. Troisièmement, durant cette période temporaire, VIA et le gouvernement de l'Alberta devront mettre au point une procédure formelle au moyen de laquelle le futur rôle du service sera déterminé. Quatrièmement, VIA et le gouvernement de l'Alberta devront soit présenter au Comité un projet détaillé et dûment approuvé pour un service sensiblement amélioré ou encore informer le Comité de leur insuccès face à ce projet. Cinquièmement, le Comité devra évaluer toute réponse en tenant compte des constatations de la présente Décision, l'expérience de la période transitoire et de tout autres facteurs afin de décider de l'avenir du service.

Améliorations souhaitables

Il est souhaitable que les aspects suivants du service existant soient améliorés avant le début de la période transitoire. Il s'agit des exigences minimales que le Comité considérait acceptables étant donné que le temps et l'argent sont limités et qu'il ne serait pas sage d'effectuer dans l'infrastructure d'un service dont l'avenir est douteux de gros investissements que l'on ne pourrait recouvrer.

(i) L'horaire

Le modèle de service existant semble inadéquat à beaucoup d'égards. La seule modification profitable serait d'offrir un service de trains n°s 196 et 197 le samedi comme dans la semaine, ce qui permettrait ainsi d'effectuer des allers-retours le samedi, comme c'est le cas du lundi au vendredi.

(ii) Les gares et les arrêts

Au cours des audiences, des participants ont critiqué l'absence d'une gare au centre de la ville d'Edmonton en disant que cette carence représentait l'un des plus sérieux obstacles à un service ferroviaire utile. Le Comité approuve ce point de vue mais constate que l'argent à investir pour rendre accessible aux trains reliant Edmonton et Calgary la gare située au centre de la

operation with CP Rail. These improvements are designed to make the service a more useful component of the corridor's inter-community transport system, with an emphasis on serving intermediate communities. Second, a provisional period of one year should be instituted, to begin at such time as the improvements have been made. Third, during this provisional period, VIA and the Government of Alberta should inaugurate a formal process by which a future role for the service can be determined. Fourth, VIA and the Government of Alberta should either submit to the Committee a detailed and duly-approved proposal for a substantially-improved service, or inform the Committee of their failure to achieve such a proposal. Fifth, the Committee should evaluate their response, taking into account, the findings of the present Decision, the experience of the provisional period, and all other relevant factors in order to determine the service's future.

Desirable Improvements

It is desirable that the following improvements be made before the provisional period begins. These are the minimum improvements that the Panel would find acceptable, given that time and money are limited and that it would be unwise to make large, unrecoverable investments in infrastructure for a service whose future is in doubt.

(i) Schedule

The existing pattern of service would appear to be adequate in most respects. The only desirable alteration would be to increase the frequency of Daily Except Saturday Trains Nos. 196 and 197 to Daily, thereby extending the day-return service now available Mondays-through-Fridays to Saturdays as well.

(ii) Stations and Stops:

The lack of a downtown station at Edmonton was criticized during the hearings as being one of the most serious obstacles to a useful rail service. The Panel agrees, but is convinced that the cost of making the downtown Edmonton station accessible to Edmonton-Calgary trains cannot be justified at this time, given the service's uncertain future. It recommends instead that a

ville d'Edmonton ne peut pas être justifié en ce moment, étant donné l'avenir incertain du service. Au lieu de cela, le Comité recommande qu'un service de transfert direct en limousines ou en autobus soit mis sur pied par VIA; ce service relierait la gare située au centre de la ville de même que d'autres lieux importants situés au centre de la ville (comme les grands hôtels) avec la gare située à Edmonton-Sud.

Actuellement, les trains effectuent cinq arrêts intermédiaires: quatre arrêts réguliers (à Wetaskiwin, Red Deer, Innisfail et Olds) et un arrêt facultatif (à Didsbury). Si l'on regarde les taux d'accroissement récents, il serait bon d'ajouter un nombre d'arrêts facultatifs durant la période transitoire. Les endroits de choix sembleraient être Airdrie, Leduc, Ponoka et peut-être Lacombe. Le nombre d'arrêts devrait toutefois être limité, vu que chaque arrêt ajoutera à la durée du trajet.

Il se peut qu'on ait à procéder à quelques rénovations à ces arrêts intermédiaires comme par exemple, la peinture, l'amélioration de l'éclairage, les toilettes, les sièges et les installations sur le quai. Il se peut qu'il faille installer dans certaines communautés des abris du genre de ceux utilisés pour les services expérimentaux reliant Regina et Prince Albert et Halifax et Yarmouth. Toutes les gares et tous les abris devraient être clairement identifiés, être munis de panneaux d'affichage pour l'horaire en vigueur et les numéros de téléphone, être bien entretenus et protégés contre le vandalisme.

(iii) L'équipement et les installations à bord des trains

On devrait utiliser des autorails diesel remis à neuf. Il devrait y avoir un comptoir pour casse-croûte où l'on servirait des repas légers et, conformément aux règlements provinciaux, des boissons alcooliques. L'installation existante de distributrices automatiques à Red Deer est inadéquate dans un corridor interurbain aussi important.

(iv) Les tarifs

Dans l'ensemble, la grille tarifaire de VIA semble être raisonnable. Un service amélioré de

direct limousine or bus transfer service be set up by VIA, to operate between the downtown station, other prominent downtown locations (such as major hotels), and the South Edmonton station.

At present, the trains make five intermediate stops: four regular stops (Wetaskiwin, Red Deer, Innisfail and Olds) and one flag stop (Didsbury). Given recent population growth, it would appear sensible to add a number of flag stops during the provisional period. Prime candidates would appear to be Airdrie, Leduc, Ponoka and perhaps Lacombe. The number of such stops should be limited, however, because each additional stop will result in some lengthening of the overall schedule.

Rehabilitation may be required at these intermediate stops, such as painting and the improvement of lighting, washroom, seating and platform facilities. Some communities may require shelters of the type recently installed for the Regina-Prince Albert and Halifax-Yarmouth experimental services. All stations and shelters should be identified clearly, provided with an information board showing the current schedule and telephone numbers, and actively maintained and protected from vandalism.

(iii) Equipment and On-board Facilities:

Refurbished Rail Diesel Car equipment should be used. There should be a snack bar capable of serving refreshments and, if in accordance with provincial regulations, liquor. The existing vending machine arrangement at Red Deer is inappropriate in such a major intercity corridor.

(iv) Fares:

The fare plan offered by VIA seems in general to be a reasonable one. An improved train

trains pourrait justifier des tarifs quelque peu supérieurs aux tarifs concurrentiels des autocars.

Cependant, VIA devrait examiner trois aspects de son tarif. Premièrement, certains tarifs applicables à de courts voyages sont substantiellement plus élevés que les tarifs condurrentiels des autocars. Deuxièmement, le tarif minimum constitue aussi une discrimination envers les personnes effectuant de courts voyages, bien que la récente baisse dans le tarif minimum pour l'aller-retour qui est passé de huit dollars à six ait allégé cette discrimination. Troisièmement, les tarifs d'excursion non valables pour les trains du vendredi sont un obstacle inutile qui empêche les personnes de voyager la fin de semaine.

(v) La publicité

VIA devrait consacrer une somme d'argent spéciale pour la publicité relative au service temporaire. Une campagne de publicité efficace, quoique nécessairement limitée, pourrait comprendre la publicité dans les journaux locaux, la publicité pour les liaisons transcontinentales à Calgary et à Edmonton, l'annonce dans les media locaux des changements futurs dans les horaires et tout de suite avant la mise sur pied du service temporaire la présentation d'un autorail diesel remis à neuf le long de l'itinéraire dans les communautés les plus importantes.

(vi) Les renseignements

Au cours de l'audience, des participants se sont plaints du manque de renseignements adéquats sur le service entre Edmonton et Calgary, en particulier ceux fournis par VIA elle-même à la gare située au centre de la ville d'Edmonton. Le service devrait être annoncé de façon adéquate comme faisant partie intégrante du système de VIA.

Financement du service temporaire

Les améliorations décrites dans la section précédente devront être financées. VIA devra supporter la plupart des coûts supplémentaires dans ses divers budgets. Il se pourrait que les municipalités locales, les organismes et le gouvernement provincial veuillent contribuer volontairement à la remise à neuf des gares ou à l'installation des abris. De plus, il ne faudrait

service should warrant fares somewhat higher than the competing bus fares.

VIA, however, should examine three aspects of its tariff. First, certain short-haul fares are substantially higher than competing bus fares. Second, the minimum charge also discriminates against shorter trips, although the effect has been alleviated by the recent lowering of the round-trip minimum from eight dollars to six dollars. Third, the excursion fares not being valid on Friday trains seems an unnecessary deterrent to weekend travel.

(v) Promotion:

VIA should set aside a special fund for promotion of the provisional service. An effective though necessarily limited promotional campaign could include the placement of advertisements in local newspapers; the promotion of transcontinental connections at Calgary and Edmonton; the provision of future scheduling changes to the local media; and, immediately prior to the beginning of the provisional period, the display of a refurbished Rail Diesel Car at larger communities along the route.

(vi) Information:

Complaints were made at the hearings regarding a lack of adequate information about the Edmonton-Calgary service, especially as provided by VIA itself at the downtown Edmonton Station. The service should be given proper exposure as an integral part of VIA's system.

Financing the Provisional Service

The improvements described in the previous section will require financing. VIA will have to meet much of the added cost from its various budgets. It may be, however, that local municipalities, organizations and the provincial government would be willing to help in the refurbishment of stations or installation of shelters on a voluntary basis. Furthermore, the addition-

pas négliger les recettes supplémentaires qui seront engendrées par les investissements modestes qui sont nécessaires.

Le futur rôle du service

En essayant de déterminer le futur rôle de ce service, VIA et le groupe des parties intéressées devraient examiner entre autres choses les questions suivantes:

(i) La coordination entre les divers modes de transport

Une question importante qui a été débattue au cours de l'audience concernait la coordination entre les divers modes de transport, en particulier le train et l'autocar. Pourrait-on intégrer les horaires d'une des entreprises d'autocars, soit Pacific Western Transportation ou Greyhound Lines of Canada, avec ceux d'un service de trains de voyageurs amélioré de VIA afin d'offrir une variété de services durant la journée? Pourrait-on arranger les services d'autocars et de trains en provenance d'endroits comme Fort McMurray ou Lethbridge et qui entrent dans le corridor de façon à ce qu'ils puissent alimenter un service commun de train-autocar dans le corridor? Pourrait-on aménager des gares terminus dans les communautés principales pour la correspondance d'un mode de transport à un autre, comme par exemple la gare du CN située au centre d'Edmonton et qui est actuellement utilisée par VIA et Pacific Western Transportation? Pourrait-on établir un système de billets communs, de manutention des bagages et peut- être de réservation?

Il se peut que toutes ces améliorations soient nécessaires afin de faire du service de trains de voyageurs entre Edmonton et Calgary un élément utile du système de transport dans ce corridor. Il est essentiel que VIA, les entreprises d'autocars et le gouvernement de l'Alberta coopèrent.

(ii) Améliorations de l'infrastructure

Il est probable qu'il faudra apporter des améliorations à l'infrastructure pour réduire les temps de trajets. Parmi les nombreux problèmes, on retrouve les multiples passages à niveau, les limites de vitesse dans les nombreuses communautés où la ligne passe et l'existence d'un territoire au sud de Red Deer où s'applique

al revenue generated by the modest investments called for should not be overlooked.

A Future Role for the Service

In attempting to determine a future role for the service, VIA and the Government of Alberta should consider, among others, the following issues:

(i) Intermodal Coordination:

A major issue at the hearing was that of intermodal coordination, particularly between rail and bus. Could the schedules of one of the bus companies, Pacific Western Transportation or Greyhound Lines of Canada, and those of an improved VIA passenger-train service be integrated to provide a range of services over the day? Could bus and rail services entering the corridor from such points as Fort McMurray or Lethbridge be arranged to feed a joint rail- bus corridor service? Could intermodal terminals be developed at key communities, based on the present example of CN's downtown Edmonton station, which is used by both VIA and Pacific Western Transportation? Could joint ticketing, baggage and perhaps reservation procedures be instituted?

All of this may be necessary for an Edmonton-Calgary passenger-train service to become a useful component of the corridor transportation system. The cooperation of VIA, the bus industry and the Alberta government would be essential.

(ii) Infrastructure Improvements:

It seems likely that major infrastructure improvements would be required to attain faster schedules. Major problems include the numerous grade crossings, the speed restrictions within many communities, and the existence of Train Order territory South of Red Deer. The size and potential of the market may make the consider-

un ordre de marche. À long terme, la dimension et les possibilités du marché pourraient permettre de rentabiliser l'important investissement nécessaire.

Afin d'assurer le succès du futur service, il est essentiel de pouvoir accéder au centre de la ville d'Edmonton. Le Comité est d'avis qu'il faut protéger les installations nécessaires à cet accès durant la période transitoire et jusqu'à ce qu'on ait identifié le futur service.

(iii) L'énergie

Le groupe devrait tenir compte du fait que les services de transport publics pourraient être appelés à transporter un plus grand nombre de voyageurs entre Edmonton et Calgary à cause de l'augmentation continuelle des prix de l'essence et de la possibilité d'une pénurie de combustible à travers le pays.

(iv) Le service entre les lieux de résidence et les lieux de travail

Le groupe devrait examiner la question de tels services à partir des communautés proches situées dans le corridor et vers Edmonton et Calgary. La province pourrait vouloir passer un contrat avec VIA pour des services de transport de personnes qui vont à leur travail et qui en reviennent.

(v) Le financement

Le Comité suggère qu'on examine la question de la participation des autorités provinciales et locales et des organismes. Cette participation pourrait s'inspirer de la méthode américaine suivant laquelle un État planifie un service de trains de voyageurs selon ses propres priorités et ses propres besoins et passe un contrat avec Amtrak pour la prestation du service; les coûts sont supportés en partie par Amtrak et en partie par l'État. Moyennant l'apport d'une somme d'argent relativement modeste dans l'échelle des dépenses totales - l'État peut déterminer le rôle de ces services régionaux de trains de voyageurs et, dans une grande mesure, les details concernant l'exploitation. L'avantage de l'approche adoptée par le gouvernement fédéral est que grâce à son agence, Amtrak, il peut fournir un service qui réponde mieux aux besoins

able investment required reasonable in the longer term.

Access to downtown Edmonton is essential to the success of any future service. The Committee believes that the facilities needed for such access should be protected until such time as the service's future has been determined.

(iii) Energy Supply

The possibility that public transport services will be called upon to carry a much higher proportion of Edmonton-Calgary traffic due to ever-increasing gasoline prices or country-wide fuel shortage should be looked into.

(iv) Commuter Service

The question of commuter services from nearby corridor communities to both Edmonton and Calgary should be examined. The province may wish to contract with VIA for the operation of services dedicated to the carrying of people to and from work.

(v) Financing

The Committee would like to suggest that the concept of involving provincial and local authorities and organizations be considered. This involvement could be patterned on the American procedure, whereby a state government plans passenger-train service according to its own priorities and requirements and contracts with Amtrak to provide the service, the cost being paid partly by Amtrak and partly by the state government. In return for a relatively modest amount of money in the scale of overall transport spending, the state government is able to determine the role of such regional passenger-train services and, to a large extent, the operational details. The advantage of the approach to the federal government is that, through its agency, Amtrak, it is able to provide a service more attuned to local needs and reduce its

locaux et réduire son engagement financier tout en gardant une présence fédérale dans l'État concerné.

Le Comité pense qu'on devrait étudier cette approche et qu'on pourrait probablement l'adapter pour le Canada. Le gouvernement fédéral pourrait réduire, par l'intermédiaire de VIA, les subventions annuelles qu'il donne au service voyageurs par chemin de fer et maintenir une présence significative à travers le pays. Une province pourrait démontrer la foi qu'elle possède dans le futur service voyageurs par chemin de fer en fournissant un appui financier moyennant, évidemment, qu'elle ait son mot à dire au chapitre de l'exploitation du service. Parmi les nombreux changements qu'on pourrait effectuer, on retrouve premièrement le financement pour augmenter la fréquence au- delà du minimum approuvé ou le financement de certaines améliorations nécessaires à l'infrastructure.

Futur Service

Le Comité a examiné tous les témoignages qui ont été présentés soit au cours des audiences ou par écrit. Il en arrive à la conclusion que:

(a) le service de trains de voyageurs entre Edmonton et Calgary ne doit pas être interrompu maintenant;

b) on doit mettre sur pied un service temporaire amélioré pour une période d'un an;

(c) les horaires doivent demeurer fondamentalement les mêmes, sauf que VIA doit porter la fréquence des trains n°s 196 et 197 à un par jour;

(d) VIA doit mettre sur pied un service direct de transfert en limousines ou en autobus devant relier à Edmonton-Sud les gares de VIA situées au centre-ville d'Edmonton;

(e) VIA doit ajouter certains arrêts facultatifs, soit à Airdrie, à Leduc et à Ponoka et peut-être Lacombe;

(f) VIA doit s'assurer qu'il y a une gare ou un abri dans chaque communauté

financial commitment, all the time retaining a federal presence in the state concerned.

The Committee feels that this approach could be adapted for use in Canada. The federal government, through VIA, could reduce its annual subsidy to rail passenger service while maintaining a more meaningful presence throughout the country. A province could demonstrate its faith in the future of rail passenger service by making a financial commitment, in return for an effective say in the operation of the service. Among the many variations that could be attempted are the funding by the province of frequencies additional to an agreed-upon minimum or of certain necessary infrastructure improvements.

Future Service

The Committee has considered all of the evidence either presented at the hearings or submitted in writing. It concludes that:

(a) The passenger-train service between Edmonton and Calgary should not be discontinued at this time;

(b) An improved, provisional service should be instituted for a period of one year;

(c) schedules should remain basically as they are, except that VIA should increase the frequency of Trains Nos. 196 and 197 to Daily;

(d) VIA should set up a limousine or bus transfer service between the downtown Edmonton and South Edmonton stations;

(e) VIA should add a limited number of flag stops at such places as Airdrie, Leduc, Ponoka and perhaps Lacombe;

(f) VIA should ensure that a station or shelter exists at each community to

qui sera desservie et que les installations sont remises à neuf selon des normes appropriées;

(g) VIA doit utiliser des autorails diesel équipés pour offrir des repas légers et des boissons alcooliques, si les règlements provinciaux le permettent;

(h) VIA doit examiner de près ses politiques relatives au tarif minimum et au tarif d'excursion afin de déterminer s'ils découragent inutilement les gens à voyager dans ce corridor;

(i) VIA doit consacrer des fonds spéciaux pour la publicité sur le service temporaire et s'assurer que les méthodes de divulgation de l'information sont améliorées;

(j) Canadien Pacifique Limitée et les Chemins de fer Nationaux du Canada devront s'assurer que les installations ferroviaires en place, notamment entre la gare d'Edmonton-Sud de CP Rail et la gare du centre-ville du CN ne devront pas être modifiées de quelque manière que ce soit qui pourrait empêcher l'exploitation future des services ferroviaires entre ces deux gares et ce jusqu'à ce qu'on ait identifié le futur service;

(k) VIA doit, de concert avec le gouvernement de l'Alberta, pendant la période transitoire fournir au Comité des rapports d'étapes;

(l) pendant la période transitoire, le Comité pourra organiser des rencontres avec VIA, le gouvernement de l'Alberta et les parties intéressées pour discuter des problèmes courants;

(m) VIA et le gouvernement de l'Alberta devront présenter officiellement au Comité, avant la fin de la période transitoire, une proposition détaillée dûment approuvée prévoyant une amélioration sensible du service, en cas d'échec à cet égard, ils devront le signifier au Comité par un avis;

be served and that facilities are brought up to adequate standards;

(g) VIA should use refurbished Rail Diesel Cars equipped to provide refreshments and liquor if in conformance with provincial regulations;

(h) VIA should examine closely its minimum fare and excursion fare policies, to determine if they needlessly discourage travel in this corridor;

(i) VIA should allocate a special fund for promotion of the provisional service and ensure that information procedures are improved;

(j) Canadian Pacific Limited and Canadian National Railways should ensure that the railway facilities now in place between CP Rail's south Edmonton station and CN's downtown station are not altered in any manner which would preclude the future operation of passenger trains between these two stations, until such time as the future of the Edmonton-Calgary passenger-train service has been resolved;

(k) During the provisional period, VIA and the Government of Alberta should provide the Committee with progress reports;

(l) During the provisional period, the Committee may from time-to-time arrange meetings bringing together VIA, the Government of Alberta and interested parties to discuss on-going problems;

(m) VIA and the Government of Alberta should submit to the Committee before the end of the provisional period either a formal, detailed and duly-approved proposal for a substantially-improved service, or notice of their failure to achieve such a proposal;

(n) advenant la présentation d'une telle proposition, le Comité la distribuera à toutes les parties intéressées, l'évaluera à la lumière des commentaires et rendra une décision;

(o) si aucune proposition n'est présentée le Comité aura à revoir la requête en abandon et devra ordonner l'abandon dudit service si aucun fait nouveau n'en justifie le maintien.

Mise en oeuvre

Le Comité décide que le service temporaire sera mis en oeuvre de la façon suivante:

(a) VIA doit préparer un plan pour la mise en oeuvre du système le plus tôt possible et en donner une copie au Comité et aux parties intéressées;

(b) le plan doit contenir une estimation du coût afférent à chaque amélioration et une projection des coûts, des recettes et des pertes prévus pour le service;

(c) le Comité évaluera ce plan à la lumière des commentaires que les parties intéressées feront suivre et, après avoir pris en considération tous les points de vue, publiera un rapport qui contiendra le plan et le calendrier de mise en oeuvre, proposé par VIA ou tel que modifié par le Comité.

Note:

Le Comité tient à remercier M.E.H. LaBorde de l'excellent travail qu'il a accompli comme membre de ce jury et ce jusqu'à sa retraite le 15 janvier 1981.

(n) In the event that such a proposal is submitted, the Committee should distribute it to all interested parties, evaluate it in light of comments received, and then render its decision;

(o) In the event that no such proposal is submitted, the Committee should reconsider the application for discontinuance and order the service discontinued if no new evidence exists at the time that would justify continuance.

Implementation

The Committee determines that the provisional service shall be implemented in the following manner:

(a) VIA shall prepare a plan for the implementation of the improvements at the earliest possible date and provide the Committee and all interested parties with a copy thereof;

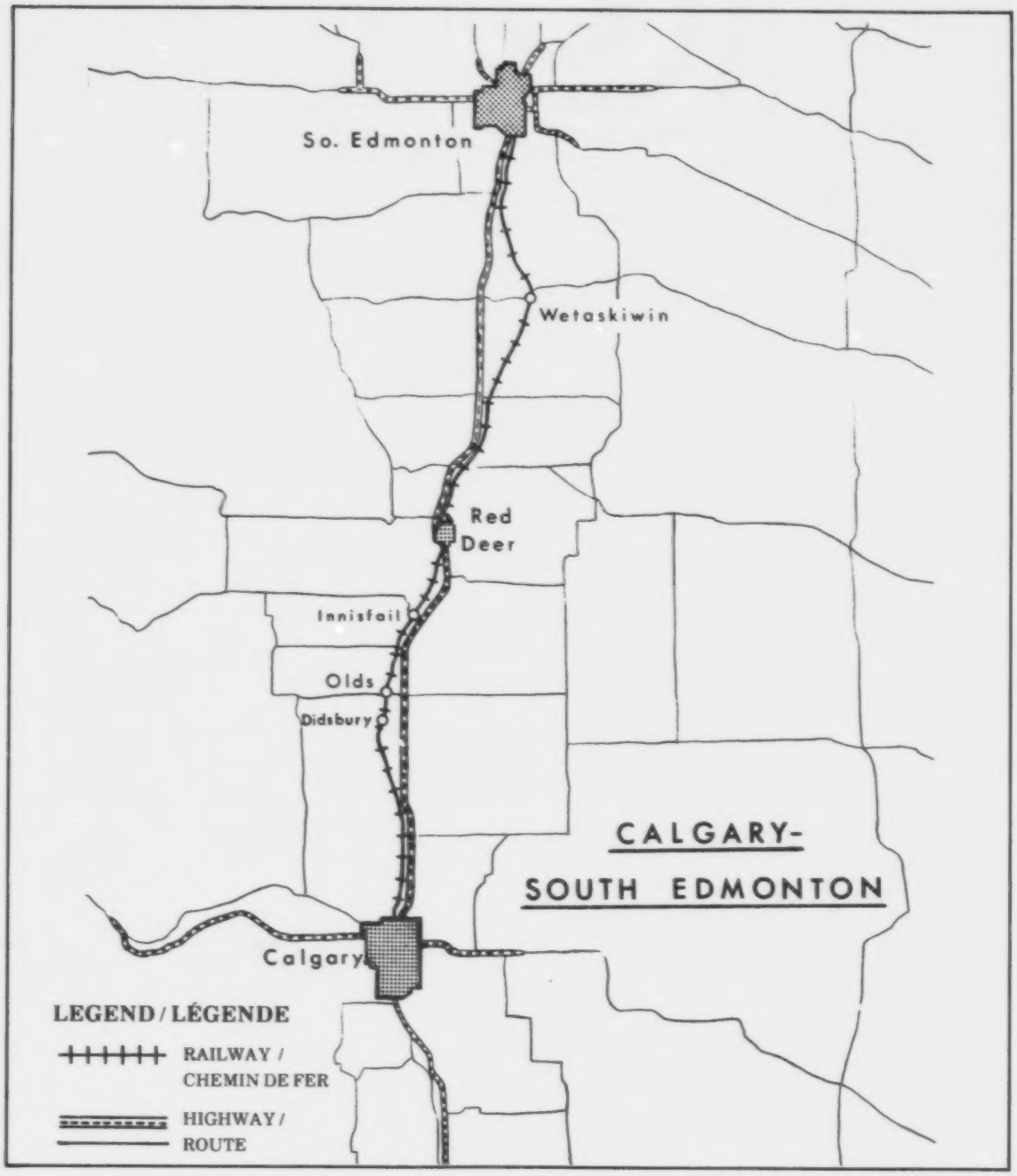
(b) Included in the plan shall be an estimate of the cost of each improvement and a projection of anticipated cost, revenue and loss for the service;

(c) The Committee will evaluate this plan in light of comments subsequently received from interested parties and, after all views have been examined, publish a report which will establish a procedure and timetable for implementation of the plan as proposed by VIA or as modified by the Committee.

Note:

The Committee would like to acknowledge the valuable contribution of Mr. E. H. LaBorde, who served as a member of this Panel until his retirement as a Commissioner on January 15, 1981.

ANNEXE I - APPENDIX I



ANNEXE II - APPENDIX II

57. CALGARY – SOUTH EDMONTON

km	Mi	① 197 Ex. Sat. Sauf sam.	① 195 Ex. Sun. Sauf dim.	Mountain Time / Heure des Rocheuses	① 194 Ex. Sun. Sauf dim.	① 196 Ex. Sat. Sauf sam.
0	0	17 30	08 30	Dp Calgary, Alta ..... Ar	11 25	20 50
77	48	⑧18 22	⑧09 22	Didsbury	⑧10 32	⑧19 55
93	58	18 31	09 31	Olds	10 23	19 46
124	77	18 49	09 49	Innisfail	10 05	19 28
153	95	19 06	10 06	Ar Red Deer ..... Dp	09 46	19 11
		19 22	10 22	Dp Red Deer ..... Ar	09 35	19 00
245	152	20 22	11 22	Wetaskiwin	08 38	18 03
309	192	21 00	12 00	Ar South Edmonton, Alta (CP) Dp	08 00	17 25

Vending machines available at Red Deer Station dispensing soft drinks, soup, tea, coffee, hot chocolate and candy.

Distributrices de boissons gazeuses, soupe, café, thé, chocolat chaud et friandises à la gare de Red Deer.

ANNEXE III - APPENDIX III

Ont Comparu - Appearances:

Nom - Name	Titre - Title	Pour - For
Alexander, L.		Transport 2000 Alberta
Bagnall, W.J.	Préfet - Reeve	County of Mountain View
Bakker, J.		
Belich, M.F.	Avocat - Counsel	Greyhound Lines of Canada
Bonney, W.		Transport 2000 Alberta
Borden, R.L.	Président - President	Greyhound Lines of Canada
Brownie, D.M.		Calgary Transportation Authority
Campbell, G.	Vice-président - Vice President Marketing	VIA Rail Canada
Carroll, E.		
Cody, J.		
Colborne, R.	Président - President	Diversified Transportation Ltd.
Curle, K.	Maire - Mayor	City of Red Deer (also MacDougall Stoney Mission Society)
Foster, A.		
Hazzett-Denneby, J.		
Hodges, D.B.	Avocat - Counsel	CP Rail
Huart, L.M.	Avocat - Counsel	VIA Rail Canada
Jackson, B.		
Jackson, Dr. M.	Directeur général - Executive Director	Transport 2000 Canada (also Transport 2000 Atlantic)
Lambert, G.	Président - Chairman	Transport 2000 Alberta
Lockey, C.A.		
MacDonald, J.A.		
Magee, N.F.	Député - M.L.A.	
Makarenko, E.	Président - President	Red Deer Chamber of Commerce
May, G.F.	Président - Chairman, Alberta Legislative Board	United Transportation Union
Muench, G.		
Murray, H.F.	Vice-président - Vice President VIA-West	VIA Rail Canada

Pedersen, E.	Président - President	Ponoka Chamber of Commerce (also Town of Ponoka)
Roth, C.	Sous-ministre - Deputy Minister	Alberta Transportation, Government of Alberta
Rynerson, R.		Transport 2000 Alberta
Silverstone, D.	Avocat - Counsel	Canadian Transport Commission
Stafford-Mayer, R.		Town of Innisfail (also Chamber of Commerce)
White, J.M.	Surintendant - Superintendent, Alberta, North	CP Rail
Wittman, N.	Avocat - Counsel	Diversified Transportation Ltd.

ANNEXE IV - APPENDIX IV

Nombre de voyageurs payants - Revenue Passenger Carryings
Calgary - South Edmonton
Train n° 301 - Train No. 301
Du 10 au 22 juillet 1978 - July 10 - 22, 1978
(Excepté le dimanche) - (Except Sunday)

Gare - Location	Montant - On	Descendant - Off	Abord Total	Moyenne Quotidienne - Daily Average
Calgary	124	-	124	10.3
Didsbury	8	-	132	11.0
Olds	15	19	128	10.7
Innisfail	10	-	138	11.5
Penhold	-	-	138	11.5
Red Deer	14	36	116	9.7
Wetaskiwin	-	14	102	8.5
South Edmonton	-	102	-	-
	171	171		

Nombre de voyageurs payants - Revenue Passenger Carryings
South Edmonton - Calgary
Train n° 302 - Train No. 302
Du 10 au 22 juillet 1978 - July 10 - 22, 1978
(Excepté le dimanche) - (Except Sunday)

Gare - Location	Montant - On	Descendant - Off	Abord Total	Moyenne Quotidienne - Daily Average
South Edmonton	178	-	178	14.8
Wetaskiwin	26	5	199	16.6
Red Deer	84	12	271	22.6
Penhold	-	-	271	22.6
Innisfail	13	1	283	23.6
Olds	41	10	314	26.2
Didsbury	22	7	329	27.4
Calgary	-	329	-	-
	364	364		

Nombre de voyageurs payants - Revenue Passenger Carryings
Calgary - South Edmonton
Train n° 303 - Train No. 303
Du 10 au 23 juillet 1978 - July 10 - 23, 1978
(Excepté le samedi) - (Except Saturday)

Gare - Location	Montant - On	Descendant - Off	Abord Total	Moyenne Quotidienne - Daily Average
Calgary	449	-	449	37.4
Didsbury	6	15	440	36.7
Olds	10	38	412	34.3
Innisfail	13	11	414	34.5
Penhold	-	-	414	34.5
Red Deer	36	87	363	30.3
Wetaskiwin	5	48	320	26.7
South Edmonton	-	320	-	-
	519	519		

Nombre de voyageurs payants - Revenue Passenger Carryings
South Edmonton - Calgary
Train n° 304 - Train No. 304
Du 10 au 23 juillet 1978 - July 10 - 23, 1978
(Excepté le samedi) - (Except Saturday)

Gare - Location	Montant - On	Descendant - Off	Abord Total	Moyenne Quotidienne - Daily Average
South Edmonton	133	-	133	11.1
Wetaskiwin	30	10	153	12.8
Red Deer	28	30	151	12.6
Penhold	-	-	151	12.6
Innisfail	-	8	143	11.9
Olds	7	11	139	11.6
Didsbury	3	8	134	11.2
Calgary	-	134	-	-
	201	201		

Nombre de voyageurs payants - Revenue Passenger Carryings
South Calgary - Edmonton
Train n° 301 - Train No. 301
Du 16 au 28 octobre 1978 - October 16 - 28, 1978
(Excepté le dimanche) - (Except Sunday)

Gare - Location	Montant - On	Descendant - Off	Abord Total	Moyenne Quotidienne - Daily Average
Calgary	181	-	181	15.1
Didsbury	4	1	184	15.3
Olds	72	112	144	12.0
Innisfail	12	3	153	12.8
Penhold	-	-	153	12.8
Red Deer	12	43	122	10.2
Wetaskiwin	8	7	123	10.3
South Edmonton	-	123	-	-
	289	289		

Nombre de voyageurs payants - Revenue Passenger Carryings
South Calgary - Edmonton
Train n° 302 - Train No. 302
Du 16 au 28 octobre 1978 - October 16 - 28, 1978
(Excepté le dimanche) - (Except Sunday)

Gare - Location	Montant - On	Descendant - Off	Abord Total	Moyenne Quotidienne - Daily Average
South Edmonton	138	-	138	11.5
Wetaskiwin	16	10	144	12.0
Red Deer	75	12	207	17.3
Penhold	5	-	212	17.7
Innisfail	4	23	193	16.1
Olds	84	8	269	22.4
Didsbury	5	-	274	22.8
Calgary	-	274	-	-
	327	327		

Nombre de voyageurs payants - Revenue Passenger Carryings
Calgary - South Edmonton
Train n° 303 - Train No. 303
Du 16 au 29 octobre 1978 - October 16 - 29, 1978
(Excepté le samedi) - (Except Saturday)

Gare - Location	Montant - On	Descendant - Off	Abord Total	Moyenne Quotidienne - Daily Average
Calgary	242	-	242	20.2
Didsbury	8	8	242	20.2
Olds	12	29	225	18.8
Innisfail	4	6	223	18.6
Penhold	-	-	223	18.6
Red Deer	32	62	193	16.1
Wetaskiwin	5	24	174	14.5
South Edmonton	-	174	-	-
	303	303		

Nombre de voyageurs payants - Revenue Passenger Carryings
South Edmonton - Calgary
Train n° 304 - Train No. 304
Du 16 au 29 octobre 1978 - October 16 - 29, 1978
(Excepté le samedi) - (Except Saturday)

Gare - Location	Montant - On	Descendant - Off	Abord Total	Moyenne Quotidienne - Daily Average
South Edmonton	121	-	121	10.1
Wetaskiwin	17	14	124	10.3
Red Deer	31	42	113	9.4
Penhold	-	-	113	9.4
Innisfail	6	7	112	9.3
Olds	10	9	113	9.4
Didsbury	1	7	107	8.9
Calgary	-	107	-	-
	186	186		

ANNEXE "B" - APPENDIX "B"

Page 1- 24

Date 31/03/81

Tableau 1 - Schedule 1

VIA Rail Canada Inc.
Groupe - Group: 24

Tronçon - Segment	Prop. de la Voie - Track Owned By	Minimum Par Semaine (Chaque Direction) - Minimum Frequency Per Week (Each Direction)		Notes
		Normale - Normal	Pointe - Peak	
2401 Edmonton - Calgary	CP	13	13	

Relative à l'article 281 de la Loi sur les chemins de fer, S.R.C. de 1970, chap. R-2; et

Relative à la requête présentée par le Comité directeur d'Esquimalt et Nanaimo de l'île Vancouver concernant le tarif voyageurs minimal de VIA Rail Canada Inc. contenu dans son Tarif voyageurs spécial local et commun, C.C.T. 1, en vigueur depuis le 12 avril 1979, lequel s'applique au tronçon Victoria-Courtenay (Colombie-Britannique).

Répertorié: Re VIA Rail (tarif voyageurs minimal)

Comité des transports par chemin de fer: J.T. Gray, c.r. (président), J.M. McDonough et B.R. Wolfe.

Ordonnance n°: WDR-00616
Date de l'ordonnance: le 30 décembre 1981
Date de la décision: le 30 décembre 1981
Dossier n°: 49466.31.1

Transport par chemin de fer - Tarif voyageurs minimal - Intérêt public - Service ferroviaire interurbain de courte et longue distance.

Le Comité a décidé d'examiner la requête en autorisation d'en appeler de la révision du tarif voyageurs minimal de VIA Rail, déposée par le Comité directeur d'Esquimalt et Nanaimo de l'île de Vancouver, conformément à l'article 281 de la Loi sur les chemins de fer. *Il doit déterminer si le tarif minimal de $4.00 nuit à l'intérêt public.*

Décision: *Suite aux audiences tenues à Victoria, le Comité a effectué des recherches sur le barème des tarifs de E&N, les tarifs d'excursion aller-retour, le mandat de VIA Rail et le nombre de places disponibles sur les trains E&N.*

Les principales conclusions se resument comme suit:

1. L'étude sur le barème des tarifs de la compagnie ferroviaire E&N avant et après l'arrivée de VIA Rail en comparaison avec le tarif des autocars de Pacific Coach Line révèle que les tarifs de VIA Rail en vigueur sur les courtes distances sont nettement supérieurs, bien qu'inférieurs sur les trajets plus longs.

2. En vertu de son mandat, l'intimée est tenue d'offrir principalement un service ferroviaire in-

In the matter of section 281 of the Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2; and

In the matter of the Application of the Vancouver Island E&N Steering Committee with respect to the VIA Rail Canada Inc. minimum passenger fare contained in VIA Rail Special Local and Joint Passenger Tariff 1, CTC 1, effective April 12, 1979, as that tariff applies between Victoria and Courtenay, British Columbia.

Indexed as: Re VIA Rail (Minimum Passenger Fare)

Railway Transport Committee: J. T. Gray, Q.C. (Chairman), J.M. McDonough and B.R. Wolfe.

Order No.: WDR-00616
Date of Order: December 30, 1981
Date of Decision: December 30, 1981
File No.: 49466.31.1

Railway transport - Minimum passenger fare - Public interest - Inter-city train service to passengers travelling short and long distances.

The Committee decided to consider the application for leave to appeal the revision of VIA Rail minimum passenger fare, filed by the Vancouver Island E&N Steering Committee pursuant to section 281 of the Railway Act. *It must determine whether the VIA Rail $4.00 minimum fare is prejudicial to the public interest.*

Decision: *Subsequent to the hearings held in Victoria, the Committee investigated the E&N fare structure, round trip excursion fares, VIA Rail's mandate and available passenger capacity on the E&N.*

The Committee makes the following findings:

1. The investigation of the E&N fare structure before and after the advent of VIA Rail, compared with the Pacific Coach Line bus fares, reveals that the fares now charged by VIA Rail are considerably higher for travel over relatively short distances, but lower for travel over long distances.

2. The Respondent's mandate is to provide inter-city train service to passengers travelling

terurbain aux voyageurs de longs parcours. Cependant cette responsabilité ne doit pas exclure le service aux banlieusards. L'intimée prétend que le tarif minimal s'applique à l'échelle nationale en tenant compte de l'intérêt public et non des besoins particuliers des voyageurs qui font la navette entre les petits parcours. Toutefois, le Comité ne peut adhérer aux prétentions de l'intimée car il estime que l'île de Vancouver requiert une attention spéciale en raison de son caractère particulier.

3. Le service actuel fonctionne au-dessous de sa capacité moyenne.

4. Une soixantaine de parcours sont de courte durée. Le nombre de voyageurs a considerablement diminué sur ces parcours depuis l'entrée en vigueur des nouveaux tarifs.

Le Comité conclut donc que le tarif minimal de $4.00 peut être injuste, exagéré et contraire à l'intérêt public vis- à-vis les voyageurs sur les courtes distances. Il recommande le retablissement du tarif minimal de $3.00 pour un an. VIA Rail devra soumettre des rapports mensuels. Cette période d'essai permettra au Comité d'evaluer l'effet de ladite recommandation et rendre une décision finale.

Décisions et ordonnances citées

Décret du Conseil DORS 78-286, daté du 23 mars 1978.
Ordonnances du C.T.C.F. n° R-31067, datée du 30 juin 1980.

Lois citées

Loi portant affectation de crédits n° 1, 1977 (Can.), crédit 52 D.
Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 280, 281.
Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, art. 23.

Comparutions

L.M. Huart, avocat de VIA Rail Canada Inc.; P. Côté, VIA Rail, H. Murray, VIA Rail; F.G. Hamilton, VIA Rail; H.F. Sturrock, Municipalité de Saanich; J.R. Cooper, Comité directeur d'Esquimalt et Nanaimo; R. Smith, District regional de Cowichan Valley et municipalité de Cowichan-

longer distances but does not necessarily excludes the carriage of persons who regularly commute. The respondent submitted that the minimum fare is directed towards the whole of Canada and that VIA Rail must look at the public interest rather than the specific needs of people travelling short distances. However, the Committee is of the opinion that the unique characteristics of Vancouver Island require special attention and disagree with the respondant's position.

3. The current service is operating well under seat capacity.

4. Sixty different station-to-station trips are short-haul. The number of travellers has diminished considerably since the establishment of the said minimum fare.

Therefore, the Committee concludes that the minimum fare of $4.00 is unjust, unreasonable and may be prejudicial to the public interest, for people travelling over short distances. Accordingly, it recommends the provisional reinstallment of the $3.00 minimum fare for a period of one year. VIA Rail should provide the Committee with monthly reports. This trial period should allow the Committee to evaluate the impact of this measure and to then render a final decision.

Decisions and Orders referred to

Order in Council SOR 78-286, dated March 23, 1978.
R.T.C. Order No. R-31067, dated June 30, 1980.

Statutes referred to

Appropriation Act No. 1, 1977 (Can.), Vote 52 D.

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 280-281.

National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, s. 23.

Appearances

L. Michel Huart; Counsel for VIA Rail Canada Inc.; P. Coté, VIA Rail; H. Murray, VIA Rail; F.G. Hamilton, VIA Rail; H.F. Sturrock, Municipality of Saanich; J.R. Cooper, E&N Steering Committee; R. Smith, Cowichan Valley Regional District and Municipality of North Cowichan; A.

Nord; A. Flett, Ville de Nanaimo; H. Blake, Travailleurs unis des transports, section 1051; B. Jaundrew, Chambre de commerce du grand Victoria; J. Groves, Victoria Labour Council (Conseil ouvrier de Victoria); C.J. Richards, Poste n° 1, Victoria, les autochtones de la Colombie- Britannique; F. Smith, pour lui-même; J.D. Manly, député de Cowichan-Malahat-Les Îles; B. Wallace, député provincial de Cowichan-Malahat; W. Edwards, United Native Nations; J. Little, pour M. John Worthington.

Flett, City of Nanaimo; H. Blake, United Transportation Union, Local 1051; B. Jaundrew, Greater Victoria Chamber of Commerce; J. Groves, Victoria Labour Council; C.J. Richards, Post No. 1, Victoria, Native Sons of British Columbia; F. Smith, for himself; J.D. Manly, M.P. for Cowichan-Malahat-and-the-Islands; B. Wallace, M.L.A. for Cowichan-Malahat; W. Edwards, United Native Nations; J. Little, for Mr. John Worthington.

ORDONNANCE

Après étude de l'affaire et conformément à la décision du Comité des transports par chemin de fer, laquelle fait partie de la présente ordonnance -

Le Comité ordonne par les présentes ce qui suit:

1. Dans les 30 jours de la date de la présente ordonnance, VIA Rail Canada Inc. devra retirer le tarif minimal actuel de $4.00 contenu dans son tarif voyageurs spécial local et commun, C.C.T. 1 lequel s'applique au tarif voyageurs imposé par Esquimalt and Nanaimo Railway et devra rétablir le tarif minimal de $3.00 qui s'appliquait en vertu des conditions de transport en vigueur avant le 12 avril 1979.

2. VIA Rail, pour une période d'un an, ne pourra réviser ou modifier le tarif minimal de $3.00 à partir de la date de la mise en vigueur du tarif.

3. VIA Rail devra fournir au Comité des transports par chemin de fer des rapports mensuels de traffic pour une période d'un an dans un format à être spécifié par le Comité.

4. Après un an, le Comité devra évaluer l'impact du tarif minimal de $3.00 et sur ce rendra une décision finale.

5. À la date de la mise en vigueur du tarif minimal de $3.00, VIA Rail devra afficher un avis sous forme de l'annexe "A" ci-joint à la présente ordonnance à un endroit bien en évidence

ORDER

Upon consideration of the matter and in compliance with the decision of the Railway Transport Committee, which decision is appended and forms part of this Order -

The Committee hereby orders that:

1. VIA Rail Canada Inc., within 30 days from the date of this Order, shall remove the existing minimum fare of $4.00 contained in VIA Rail Special Local and Joint Passenger 1, C.T.C. 1, as it applies to passenger travel on the E&N passenger service, and re-establish the $3.00 minimum fare that applied under the condition of carriage in effect immediately prior to April 12, 1979.

2. VIA Rail shall not revise or alter the $3.00 minimum fare for a period of one year from the date the fare is implemented.

3. VIA Rail shall provide the Railway Transport Committee with monthly traffic reports for the one-year period, in a format to be designated by the Committee.

4. At the end of the one-year period, the Committee shall evaluate the impact of the $3.00 minimum fare and thereupon make a final determination.

5. On the date the $3.00 minimum fare is implemented, VIA Rail shall post a Notice in the form of Schedule "A" attached to this Order in a conspicuous place and at each station served by

dans chaque gare desservie par le service de train ainsi que dans les voitures utilisées pour assurer ce service.

DÉCISION

Audiences tenues à Victoria (Colombie-Britannique), les 10 et 11 février 1981.

Introduction

Le 30 avril 1979, le Comité directeur d'Esquimalt et Nanaimo de l'île Vancouver (ci-après "la requérante") déposait auprès du Comité des transports par chemin de fer une requête en autorisation d'en appeler de la révision du Tarif voyageurs spécial local et commun de VIA Rail Canada Inc., C.C.T. 1. Ce tarif avait été publié par VIA Rail le 5 mars 1979 et était entré en vigueur à compter du 12 avril de la même année. Le Comité directeur d'Esquimalt et Nanaimo de l'île Vancouver est une association de citoyens de l'île Vancouver.

Aux termes de la révision du Tarif voyageurs spécial local et commun de VIA Rail, C.C.T. 1, en vigueur depuis le 12 avril 1979, tous les tarifs voyageurs de la compagnie ferroviaire Esquimalt et Nanaimo, entre Victoria et Courtenay (C.-B.), avaient augmenté. Le tarif minimal était également passé de $3 à $4.

La requérante prétendait que le tarif révisé était injuste et déraisonnable, conformément à l'article 280 de la *Loi sur les chemins de fer* et qu'il nuisait ou pouvait nuire à l'intérêt public, comme le stipule l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer* et l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports*.

Le 22 juin 1979, VIA Rail Canada Inc. (ci-après "l'intimée") déposait une réponse à la requête du Comité directeur d'Esquimalt et Nanaimo de l'île Vancouver, à laquelle la requérante répondait, à son tour, le 16 juillet 1979.

Le 11 mai 1979, le Comité des transports par chemin de fer signifiait à la requérante et à l'intimée que la requête en autorisation d'interjeter appel serait examinée conformément à l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer*. Lors d'une affaire précédente, dans laquelle l'Association des consommateurs du Canada remettait en cause un tarif voyageurs, on avait décidé qu'il

and in the passenger cars used in providing this service.

DECISION

Heard at Victoria, British Columbia, February 10th and 11th, 1981.

Introduction

On April 30, 1979, the Vancouver Island E&N Steering Committee ("Applicant") filed an application with the Railway Transport Committee for leave to appeal the revision of VIA Rail Canada Inc. Special Local and Joint Passenger Tariff 1, C.T.C. 1. Subject tariff was issued by VIA Rail on March 5, 1979, and became effective April 12, 1979. The Vancouver Island E&N Steering Committee is a citizen body based on Vancouver Island.

The revision of VIA Rail Special Local and Joint Passenger Tariff 1, C.T.C. 1, effective April 12, 1979, increased all passenger fares on the Esquimalt and Nanaimo Railway between Victoria and Courtenay, B.C. The revised tariff also increased the minimum fare from $3.00 to $4.00.

The Applicant alleged that the revised tariff was unjust and unreasonable within the meaning of section 280 of the *Railway Act* and was prejudicial to the public interest or might prejudicially affect the public interest as stipulated in section 281 of the *Railway Act* and section 23 of the *National Transportation Act*.

VIA Rail Canada Inc. ("Respondent") submitted an Answer to the Vancouver Island E&N Steering Committee Application on June 22, 1979. The Applicant, in turn, provided its Reply to the Answer of VIA Rail on July 16, 1979.

On May 11, 1979, the Applicant and Respondent were notified by the Railway Transport Committee that the Application for leave to appeal would be addressed under section 281 of the *Railway Act*. In a previous case involving a challenge to a passenger tariff by the Consumers' Association of Canada, it had been decided that section 23 of the *National Transpor-*

était impossible d'invoquer l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* en cas de requête en autorisation d'en appeler d'un tarif voyageurs.

Par conséquent, dans la mesure où la présente requête porte précisément sur des tarifs voyageurs, le Comité a décidé de l'examiner aux termes de l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer*, lequel traite spécifiquement du transport de voyageurs.

L'article 281 stipule en partie ce qui suit:

> (1) Toute personne, si elle a des raisons de croire qu'un tarif de taxes s'appliquant au transport de voyageurs par une compagnie ou que les conditions du transport des voyageurs que comporte un tel tarif nuisent à l'intérêt public, peut demander à la Commission l'autorisation d'en appeler de ce tarif ou de ces conditions et la Commission, si elle est convaincue qu'une preuve prima facie a été fournie, peut accorder l'autorisation d'en appeler et faire l'enquête qu'elle estime justifiée sur ce tarif ou ces conditions.

Il fut décidé qu'avant que le Comité des transports par chemin de fer n'examine la question de l'autorisation d'interjeter appel, le personnel de la Direction du trafic et des tarifs de la Commission devrait effectuer une enquête interne afin de résoudre certaines questions. Le 29 novembre 1979, on remettait un rapport sur cette enquête à la requérante et à l'intimée en leur demandant leur avis. La réponse de l'intimée est arrivée le 3 janvier 1980, et celle de la requérante le 11 février de la même année.

Le 30 juin 1980, le Comité des transports par chemin de fer rendait l'*ordonnance n° R-31067*, aux termes de laquelle, conformément à l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer*, il accordait l'autorisation d'en appeler du tarif voyageurs minimal de VIA Rail contenu dans son Tarif voyageurs spécial local et commun, C.C.T. 1, en vigueur depuis le 12 avril 1979.

Le 8 juillet 1980, l'intimée demandait au Comité de révision de la Commission d'émettre une ordonnance infirmant la décision du Comité des transports par chemin de fer d'accorder l'au-

tation Act was not intended to encompass applications for leave to appeal a passenger tariff.

Therefore, inasmuch as the current application pertains specifically to passenger fares, the Committee decided to address the application under section 281 of the *Railway Act*, a section which deals clearly with passenger transportation and nothing else.

Section 281 states in part that:

> (1) Any person, if he has reason to believe that a tariff of tolls for the carriage of passengers of a company, or the conditions attached to the carriage of passengers in such a tariff, are prejudicial to the public interest, may apply to the Commission, for leave to appeal such a tariff or conditions, and the Commission, if it is satisfied that a prima facie case has been made, may grant leave to appeal and make such investigation of such tariff or conditions as in its opinion may be warranted.

It was decided that before the Railway Transport Committee addressed the question of granting leave to appeal, the staff of the Commission's Traffic and Tariffs Branch would undertake an internal investigation in order to resolve certain questions. A report on that investigation was submitted to both the Applicant and Respondent on November 29, 1979 for comment. Comments pertaining to the report were received from the Respondent on January 3, 1980 and from the Applicant on February 11, 1980.

On June 30, 1980, the Railway Transport Committee issued *Order No. R-31067*, whereby, pursuant to section 281 of the *Railway Act*, it granted leave to appeal the minimum passenger fare contained in VIA Rail Special Local and Joint Passenger Tariff 1, C.T.C. 1, effective April 12, 1979.

On July 8, 1980, the Respondent applied to the Commission's Review Committee for an order setting aside the Railway Transport Committee's order which granted leave to appeal,

torisation d'interjeter appel, et d'une seconde ordonnance rejetant la requête présentée par le Comité directeur d'Esquimalt et Nanaimo de l'île Vancouver.

Lors de sa réunion du 17 octobre 1980, le Comité de révision a étudié la requête présentée par l'intimée et a conclu que l'autorisation accordée par le Comité des transports par chemin de fer au Comité directeur d'Esquimalt et Nanaimo n'était pas une erreur de droit. La requête fut donc rejetée.

Le Comité a tenu des audiences à Victoria (C.-B.) les 10 et 11 février 1981, afin d'examiner la requête.

Avant le 8 juillet 1978, la compagnie ferroviaire Esquimalt et Nanaimo (Canadien Pacifique) gérait et exploitait le service de trains de voyageurs entre Victoria et Courtenay le long de la côte est de l'île Vancouver, soit un parcours de 139 milles. À partir de cette date, c'est VIA Rail qui a assumé la gestion de ce service et publié son premier barème de tarifs dans son Tarif voyageurs spécial local et commun, C.C.T. 1 Par la suite, VIA Rail a pris entièrement à sa charge la gestion et l'exploitation de ce service à compter du 1er avril 1979.

Au départ, les tarifs de VIA en vigueur à compter du 8 juillet 1978 étaient dans l'ensemble nettement inférieurs à ceux du Canadien Pacifique (E&N) en vigueur jusque-là. Cependant, le nouveau barème des tarifs de VIA prévoyait un tarif voyageurs minimal de $3 pour un aller simple, ce qui a entraîné une importante augmentation des tarifs sur les itinéraires d'une vingtaine de milles. Le 12 avril 1979, VIA Rail a augmenté tous les tarifs voyageurs dans le cadre du service voyageurs de la compagnie ferroviaire Esquimalt et Nanaimo. Le tarif minimal, pour un aller simple est passé de $3 à $4 et le prix du voyage aller et retour de un à trois jours, de $4 à $5. Le 3 décembre 1979, VIA Rail adoptait un tarif minimal aller retour de $8; toutefois, le prix minimal du trajet aller et retour sur le chemin de fer E&N est passé à $6. Le tarif minimal aller simple est toujours de $4, le même depuis son entrée en vigueur le 12 avril 1979, mais le prix minimal du trajet aller et retour est passé de $6 à $8.

and for an order denying the Vancouver Island E&N Steering Committee's application.

At its meeting on October 17, 1980, the Review Committee considered the Respondent's application. It concluded that there was no error of law made by the Railway Transport Committee in granting leave to appeal to the E&N Steering Committee and, therefore, denied the application.

Hearings were held in Victoria, B.C. on February 10 and 11, 1981, to consider the application.

Prior to July 8, 1978, the Esquimalt and Nanaimo Railway (CP Rail) managed and operated the passenger train service between Victoria and Courtenay along the eastern seaboard of Vancouver Island, a distance of 139 miles. Effective July 8, 1978, VIA Rail assumed management of this service and published its first schedule of fares in VIA Rail Special Local and Joint Passenger Tariff 1, C.T.C. 1. VIA Rail subsequently assumed complete managerial and operational control on April 1, 1979.

The initial VIA fares, effective July 8, 1978, were generally considerably lower than the CP Rail (E&N) fares which had previously been in effect. However, the new VIA fare structure introduced a minimum one-way passenger fare of $3.00, which resulted in a significant increase in fares for travel up to about 20 miles. On April 12, 1979, VIA Rail increased all passenger fares applicable to the E&N passenger service. The minimum one-way fare was increased on this date from $3.00 to $4.00 and the one-to-three day round-trip fare was increased from $4.00 to $5.00. On December 3, 1979, VIA Rail introduced a system round-trip minimum charge of $8.00; however, the E&N minimum round-trip fare was increased to $6.00. The one-way minimum fare has remained unchanged at $4.00 since its inception on April 12, 1979, but the $6.00 round-trip minimum has been raised to $8.00.

Un itinéraire du service de trains de voyageurs de la compagnie ferroviaire Esquimalt et Nanaimo et un horaire des trains sont joints en annexes à la présente décision.

Position de la requérante

De l'avis de la requérante, étant donné qu'un voyageur qui parcourt un mille doit payer le même prix que celui qui fait un trajet de 50 milles sur une ligne de chemin de fer qui ne fait que 139 milles de long, le tarif minimal de $4 imposé par VIA est injuste et devrait être supprimé de ses tarifs. La requérante fait valoir en outre que depuis toujours, le train de voyageurs Esquimalt et Nanaimo effectue essentiellement des petits parcours de cinq à 25 kilomètres.

La requérante stipule en outre que même si l'on a fait exception au tarif minimal de $4 dans le cas de voyageurs des régions de Montréal et de Toronto, la société VIA n'a fait aucun effort pour rendre son tarif concurrentiel sur les courtes distances dans l'île Vancouver.

M. James Manly, député de Cowichan-Malahat-Les Îles, témoignant en faveur de la requérante, a déclaré que le tarif minimal de $4 de l'intimée allait à l'encontre de l'intérêt public, car il ne s'appuyait sur aucune évaluation nationale des tendances traditionnelles du transport de voyageurs sur la voie ferrée E&N. Il rappelle que le chemin de fer a desservi un certain nombre de très petits hameaux et villages et de petites localités sur l'itinéraire de 139 milles. La plupart du temps, aux dires de M. Manly, les voyageurs prenaient le train pour parcourir de courtes distances. M^me^ Barbara Wallace, député de Cowichan-Malahat à l'Assemblée législative provinciale, témoignant également en faveur de la requérante, a déploré le fait qu'une personne voyageant entre Cobble Hill et Duncan, soit un parcours de huit milles, doive payer $4 pour un aller simple.

Position de l'intimée

L'intimée fait valoir que la requérante n'a pas démontré que ce tarif nuisait à l'intérêt public conformément à l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer*. D'après elle, le plan "tarif unique" de VIA est en vigueur dans tout le pays. Il a reçu un accueil favorable dans toute les régions du pays, notamment sur l'île Vancouver, où sa mise en vigueur a été demandée. L'in-

A map of the E&N passenger train service and train schedule are attached as Appendices to this Decision.

Position of Applicant

It is the position of the Applicant that, in view of the fact that a passenger travelling one mile must pay the same fare as a passenger travelling 50 miles on a line of railway which is only 139 miles in length, VIA's $4.00 minimum fare is a prejudicial feature of the tariff and should be removed. The Applicant further submits that, traditionally, the E&N passenger train has served primarily a short-haul market of between five and 25 kilometers.

The Applicant further stated that, although exceptions to the $4.00 minimum fare had been made for people travelling in the Montréal and Toronto areas, no attempt had been made to make the VIA tariff competitive on short-hauls on Vancouver Island.

Mr. James Manly, Member of Parliament for Cowichan-Malahat-and-the-Islands, appearing in support of the Applicant, stated that the Respondent's $4.00 minimum fare did not serve the public interest as it was not based on any national assessment of traditional passenger traffic patterns on the E&N. He stated that the railway provided service to a number of very small hamlets, villages and towns over the 139-mile route. Most often, according to Mr. Manly, passengers had used the railway to travel short distances. Mrs. Barbara Wallace, Member of the Legislative Assembly for Cowichan-Malahat, also appearing in support of the Applicant, complained that a person travelling from Cobble Hill to Duncan, a distance of eight miles was required to pay a one-way rail fare of $4.00.

Position of Respondent

The Respondent submitted that the Applicant had failed to establish that the public interest was prejudicially affected within the meaning of section 281 of the *Railway Act*. According to the Respondent, the VIA "Fare For All" plan had national application. This fare had been welcomed in all parts of the country, especially on Vancouver Island where its intro-

timée fait valoir également que l'opinion qu'a la requérante de la nature du chemin de fer Esquimalt et Nanaimo et de ses tendances traditionnelles en matière d'itinéraire n'est absolument pas fondée. Les voyageurs qui empruntent le chemin de fer E&N parcourent 100 milles en moyenne et une infime partie d'entre eux effectuent un trajet inférieur à 16 milles. L'intimée signale en outre qu'il en allait de même lorsque les tarifs de la compagnie ferroviaire E&N étaient en vigueur avant juillet 1978.

L'intimée fait valoir également que l'on ne peut considérer ces tarifs comme injustes, exagérés ou contraires à l'intérêt public lorsque la majorité des voyageurs profitent encore de tarifs inférieurs à ceux en vigueur en 1977.

Enquête

Lors de l'audience et par la suite, les deux parties ont fait tout leur possible pour tenter de définir les tendances traditionnelles des parcours du chemin de fer E&N. Malheureusement, le Comité n'a trouvé aucune preuve concluante à ce sujet. En fait, étant donné qu'un nombre croissant de voyageurs utilisent le train E&N depuis quelques années, il n'y a peut-être plus lieu d'examiner les tendances "traditionnelles" de ce service. Ce qui importe, bien entendu, c'est de déterminer si le tarif minimal de $4 imposé par VIA Rail nuit à l'intérêt public. À cette fin, le Comité a effectué des recherces dans quatre secteurs d'importance:

1) La comparaison du barème des tarifs de la compagnie ferroviaire E&N avant et après l'arrivée de VIA Rail, et du tarif des autocars de Pacific Coach Lines.

2) L'existence et la commodité des tarifs excursion aller et retour.

3) Le mandat de VIA Rail et le tarif minimal.

4) Le nombre de places disponibles sur les trains E&N.

1) Barème des tarifs

Il est ressorti d'une étude des tarifs voyageurs en vigueur juste avant le mois de juillet 1978 que le Canadien Pacifique appliquait un

duction was requested. The Respondent also submitted that the Applicant's perception of the nature of the E&N Railway and of its traditional travel patterns was totally unfounded. Passengers on the E&N travelled an average of 100 miles and a very small portion travelled less than 16 miles. The Respondent further submitted that a similar pattern existed when the E&N fares were in effect prior to July, 1978.

The Respondent further submitted that fares could not be deemed unjust, unreasonable or prejudicial to the public interest when the majority of passengers still benefitted from fares which were lower than those in effect in 1977.

Investigation

At the hearing and subsequent to it, much time and effort was expended by both parties in attempting to define the historical travel pattern on the E&N railway. Unfortunately the Committee has found no conclusive evidence concerning this matter. Indeed, in view of the large increase of passengers using the E&N service in recent years, the "traditional" travel pattern may no longer be an issue. What is at issue, of course, is whether the VIA Rail $4.00 minimum fare is prejudicial to the public interest. In order to help determine this, the Committee investigated four areas of concern:

1) The E&N fare structure before and after the advent of VIA Rail as compared with the Pacific Coach Lines bus fares.

2) The availability and practicability of round-trip excursion fares.

3) VIA Rail's mandate and the minimum fare.

4) Available passenger capacity on the E&N.

1) Fare Structure

A review of the CP Rail passenger fares in effect immediately prior to July, 1978, reveals a tapered fare scale. These fares ranged from 75

barème progressif. Ses tarifs allaient de 75¢ pour un aller simple sur une distance de trois milles à $14.45 pour le parcours total, soit 139 milles. En comparaison, les tarifs initiaux de VIA Rail, en vigueur à compter du 8 juillet 1978, étaient généralement nettement inférieurs, à l'exception du tarif minimal de $3 pour un aller simple. Il convient de noter que bien que le tarif en question se soit appliqué à tous les parcours de 50 milles ou moins, il ne représentait une augmentation que jusqu'à 27 milles par rapport au tarif aller simple imposé par le Canadien Pacifique juste avant l'entrée en vigueur du barème des tarifs de l'intimée. Au-delà de ces 27 milles, le tarif aller simple imposé par VIA Rail, à compter du 8 juillet 1978, diminuait progressivement au fur et à mesure que le parcours augmentait, par rapport à ceux en vigueur à l'époque où le service était exploité par le Canadien Pacifique.

Le 12 avril 1979, l'intimée a augmenté tous les tarifs du service de trains de voyageurs de la compagnie ferroviaire E&N, le tarif minimal passant de $3 à $4 pour un aller simple. Comparés aux tarifs en vigueur avant le mois de juillet 1978, les nouveaux tarifs imposés par VIA Rail étaient supérieurs sur les parcours aller simple de 35 milles ou moins. Cependant, au-delà de 35 milles, les tarifs de VIA diminuaient encore une fois progressivement avec la distance, par rapport aux tarifs imposés auparavant par le Canadien Pacifique. Malgré les nouvelles augmentations de tarifs entrées en vigueur le 1er juin et le 1er novembre 1980, les tarifs aller simple de l'intimée, à l'époque des audiences de Victoria, étaient inférieurs sur les parcours de plus de 39 milles à ceux en vigueur en décembre 1977.

Certains témoins qui ont comparu lors de cette audience ont également examiné le tarif minimal de l'intimée par rapport aux tarifs appliqués par Pacific Coach Lines Limited (ci-après "PCL"), principal exploitant d'un service d'autocar interurbain à horaire fixe sur la côte est de l'île Vancouver. Les autocars de PCL desservent la plupart des localités se trouvant le long du chemin de fer d'Esquimalt et Nanaimo. En fait, l'itinéraire suivi par les autocars longent la voie ferrée à une distance de moins d'un mille.

D'après les témoignages entendus à l'audience de Victoria, le Comité est convaincu que

cents for one-way travel over a distance of three miles to $14.45 for travel over the full 139 miles. By comparison, the initial VIA Rail fares, effective July 8, 1978, were generally considerably lower with the exception of the minimum one-way fare of $3.00. It should be noted that while the one-way $3.00 minimum fare applied to all travel up to a distance of 50 miles, it represented an increase in fares only up to 27 miles over the one-way fares charged by CP Rail in the period immediately preceeding the introduction of the Respondent's fare schedule. Beyond a distance of 27 miles, the one-way fares charged by VIA Rail, effective July 8, 1978, were progressively lower with distance travelled than those previously in effect under the CP Rail fare structure.

On April 12, 1979, the Respondent increased all passenger fares applicable to the E&N passenger-train service. The minimum one-way fare also was increased on this date from $3.00 to $4.00. A comparison of these revised fares with those in effect prior to July, 1978, indicates that, for travel over a distance of up to 35 miles, the VIA Rail one-way fares were higher. However, for one-way travel beyond 35 miles, the VIA fares were still progressively lower with distance travelled than the CP Rail fares previously in effect. In spite of further fare increases effective June 1 and November 1, 1980, the Respondent's one-way fares at the time of the Victoria hearing were lower for travel beyond a distance of 39 miles than those which existed in December, 1977.

Testimony from this hearing also addressed the Respondent's minimum fare in comparison to the passenger fares charged by Pacific Coach Lines Limited ("PCL"), the major operator of scheduled inter-city passenger bus service along the east coast of Vancouver Island. PCL buses serve most but not all communities located along the E&N rail line. In fact, the route travelled by the buses parallels the rail line generally within a distance of less than one mile.

Testimony at the Victoria hearing has convinced the Committee that the relationship be-

le rapport entre les tarifs du chemin de fer et ceux du service d'autocar a complètement changé depuis l'entrée en vigueur du barème de VIA Rail. Avant 1978, en vertu du barème de tarifs du CP, cela coûtait beaucoup plus cher par train que par autocar pour effectuer des parcours assez longs. Lors des audiences tenues en 1978 à Victoria sur l'interruption de service des trains E & N, M.F. Lindholm, avocat-conseil de la province de la Colombie-Britannique, a cité l'exemple du tarif aller et retour sur le parcours Victoria-Courtenay. Par autocar, cela coûtait $17.50, contre $28.90 (deux fois l'aller simple) par train, soit 60 pour cent de plus.

Notre enquête a révélé que les tarifs actuellement imposés par l'intimée sur les petits parcours sont considérablement supérieurs à ceux du service d'autocar. Par exemple, d'après un mémoire soumis par M. Alfred Flett, au nom du district régional de Nanaimo, il appert que VIA Rail impose son tarif minimal, soit $4 l'aller simple, entre Parksville et Qualicum Beach (soit un parcours de sept milles). Le même trajet ne coûte que 50¢ par autocar. Le témoin a cité également les exemples suivants: entre Parksville et Nanaimo, soit un parcours de 22 milles, l'intimée imposait encore une fois son tarif minimal, contre $1.70 sur les autocars de PCL; de Cassidy à Nanaimo, un parcours de huit milles, cela ne coûte que 75¢ en autocar contre $4 encore par VIA Rail.

En fait, l'étude de la pièce justificative VIA-2 soumise par l'intimée révèle qu'à compter du 1er novembre 1980, les tarifs aller simple imposés par celle-ci étaient supérieurs à ceux de PCL sur les parcours reliant les différentes villes de l'île Vancouver. La différence de tarifs est plus accentuée, cependant, sur les parcours d'au plus 39 milles auxquels s'applique le tarif minimal aller simple de l'intimée.

2) Tarifs aller et retour

D'après les témoignanges reçus aux audiences de 1978, les tarifs aller retour de la compagnie ferroviaire E&N étaient simplement le double des tarifs aller simple avant le mois de décembre 1977. À compter de cette date, le Canadien Pacifique à mis en vigueur un tarif excursion de 30 jours sur le trajet Victoria-Courtenay. Ce tarif était égal au prix de l'aller simple plus un tiers. De ce fait, le prix du voyage

tween rail and bus fares has been completely altered since the introduction of the VIA Rail structure. Prior to 1978, the CP Rail fare structure was such that, for travel over relatively long distances on the E&N line, fares were much higher than for bus travel between the same points. In the 1978 Victoria hearings into the discontinuance of service on the E&N, Mr. F. Lindholm, counsel for the Province of British Columbia, gave the example of the return fare for travel between Victoria and Courtenay. By bus the fare was $17.50; by train the fare was $28.90 (double the one-way fare), 60 percent higher.

Our investigation has revealed that the fares presently charged by the Respondent for travel over relatively short distances are considerably higher than the bus fares. By way of example, a brief presented by Mr. Alfred Flett on behalf of the Regional District of Nanaimo indicated that, from Parksville to Qualicum Beach (a distance of seven miles), the Respondent's minimum $4.00 one-way fare applied. The same trip cost 50 cents by bus. Other examples included: Parksville to Nanaimo, a distance of 22 miles, for which the Respondent charged its minimum one-way $4.00 fare while PCL charged $1.70; and from Cassidy to Nanaimo, a distance of eight miles, for which the Respondent charged $4.00 one-way while the bus company charged 75 cents.

Indeed, a review of the Respondent's exhibit VIA-2 indicates that effective November 1, 1980, the one-way fares charged by the Respondent were higher than the comparable fares charged by PCL for travel between all centres on Vancouver Island. The difference in fares is most pronounced, however, for travel up to a distance of about 39 miles, over which the Respondent's one-way minimum fare applies.

2) Round Trip Fares

Testimony at the 1978 hearings revealed that, prior to December 1977, round-trip fares on the E&N service were simply twice the one-way fares. In December 1977, CP Rail introduced a 30-day excursion fare on the Victoria- Courtenay service. This fare was equal to the one-way fare plus one-third. The introduction of the 30-day excursion fare substantially reduced the cost of return travel by rail and brought the rail fare

aller retour par chemin de fer a considérablement diminué; se rapprochant fortement du prix par autocar. Par exemple, le tarif aller et retour par chemin de fer de Victoria à Courtenay est passé de $28.90 à $19.30, contre $17.50 par autocar.

Du 8 juillet 1978 au 1er novembre 1980, l'intimée a offert des tarifs excursion de trois jours aux voyageurs utilisant le chemin de fer E&N. Le tarif minimal aller et retour était de $4 jusqu'au 12 avril 1979, $5 à compter de cette date et jusqu'au 31 mai 1980, et $6 du 1er juin 1980 au 1er novembre 1980. Le tarif excursion de trois jours a été supprimé le 1ernovembre 1980 et remplacé par des tarifs aller et retour le même jour et de un à sept jours. Dans les deux cas, le tarif minimal était de $6. Ces tarifs sont encore en vigueur aujourd'hui.

Une étude du tarif aller-retour le même jour révèle que sur des parcours d'au plus 39 milles, les tarifs de l'intimée continuent à être supérieurs à ceux de service d'autocar. Pour les parcours de plus longues distances, les tarifs du chemin de fer sont graduellement inférieurs à ceux des autocars.

Bien que le Comité reconnaisse que le tarif aller et retour le même jour, en vigueur à l'époque de l'audience, est inférieur au tarif d'autocar sur les distances de plus de 39 milles, il estime que cela ne profite guère aux voyageurs de l'île de Vancouver. Comme le train de voyageurs ne circule qu'une fois par jour, entre Victoria et Courtenay, et revient immédiatement, il est impossible aux voyageurs qui se dirigent vers le sud de l'île d'en profiter, et ce service n'est guère commode non plus pour les voyageurs qui vont vers le nord.

3) Le mandat de VIA Rail et le tarif minimal

En examinant le rapport existant entre le mandat de VIA Rail et le tarif minimal, le Comité estime qu'il doit répondre à trois questions principales:

i) Quel est le mandat de VIA Rail?
ii) Comment le barème des tarifs de VIA Rail, et notamment le tarif minimal, s'inscrit-il dans le cadre de ce mandat?

much closer to the bus fare. For example, the round-trip rail fare from Victoria to Courtenay was reduced from $28.90 to $19.30, compared to the bus fare of $17.50.

From July 8, 1978, until November 1, 1980, the Respondent offered E&N passengers three-day excursion fares. The minimum round-trip fare was $4.00 until April 12, 1979, $5.00 from April 12, 1979 to May 31, 1980, and $6.00 from June 1, 1980 to November 1, 1980. The three-day round-trip fare schedule was cancelled November 1, 1980, and was replaced by one-day and one-to-seven-day round-trip fare schedules. The minimum fare in each of these schedules was $6.00. These fares remain in effect today.

An analysis of the one-day round-trip fare schedule indicates that for travel up to a distance of 39 miles, the Respondent's fares remained higher than the bus fare. For travel further than 39 miles, rail fares were progressively lower than bus fares.

While the Committee recognizes that the one-day return trip fares in effect at the time of the hearing were lower than the bus fares for travel over 39 miles, it is of the opinion that the fare is of little real benefit to the travelling public on Vancouver Island. Since the passenger train operates only once each day and travels from Victoria to Courtenay and returns immediately, it is impossible for any southbound passengers to take advantage of this fare and indeed difficult for northbound passengers as well.

3) VIA Rail's Mandate and the Minimum Fare

In investigating the relationship between VIA Rail's mandate and the minimum fare, the Committee felt that it must answer three principal questions:

i) What is VIA Rail's mandate?
ii) How does the VIA Rail fare structure and in particular the minimum fare relate to the mandate?

iii) Comment le mandat s'applique-t-il au service voyageurs de la compagnie ferroviaire E&N?

L'intimée est d'avis qu'elle a pour mandat d'offrir un service voyageurs interurbain qui n'est pas principalement destiné à transporter des personnes qui font l'aller et retour régulièrement. En outre, l'intimée estime qu'elle est tenue par son mandat d'offrir ses services aux voyageurs qui effectuent de plus longs parcours et de laisser aux provinces et aux municipalités la charge de transporter les voyageurs qui font la navette régulièrement sur de petits parcours.

Le Comité a examiné deux documents qui semblent énoncer le mandat de l'intimée. Le premier est le crédit 52D de la *Loi portant affectation de credits n° 1, de 1977*, qui stipule en partie ce qui suit:

> b) sous réserve de l'approbation du Ministre, autoriser VIA Rail Canada Inc. et toute autre compagnie de chemin de fer à conclure des marchés en vue d'assurer une gestion et un contrôle intégrés des services de transport ferroviaire de passagers au Canada; et
>
> c) sous réserve des conditions que le gouverneur en conseil pourra prescrire par voie de règlement, autoriser le Ministre
>
> (i) à conclure un marché avec VIA Rail Canada Inc. relativement
>
> a) à la fourniture, la gestion ou l'exploitation de certains services de transport ferroviaire de passagers, de manière à améliorer le rendement, l'efficacité et l'économie des services de transport ferroviaire de passagers au Canada;

Le deuxième est la définition de l'expression "service ferroviaire voyageurs" contenue dans le *décret du Conseil* du 23 mars 1978, DORS/78-286, et que voici:

> "service ferroviaire voyageurs" désigne tout service voyageurs exploité sur des voies ferrées (et tout autre service voyageurs qui remplace ce service ou qui contribue à l'assurer), qui n'assure pas prin-

iii) How does the mandate apply to the E&N passenger service?

It is the Respondent's position that its mandate is to provide inter-city passenger services that do not primarily accommodate the carriage of persons who regularly commute. In addition, the Respondent believes that its mandate is to provide these services to those people who are travelling longer distances and to leave to the provinces and municipalities the responsibility for transporting those people who commute short distances on a regular basis.

The Committee examined two documents which appear to set out the Respondent's mandate. The first is Vote 52D of *Appropriation Act No. 1, 1977*, which reads in part:

> (b) to authorize subject to the approval of the Minister, VIA Rail Canada Inc. and any railway company to enter into contracts for the purpose of providing a unified management and control of rail passenger services in Canada; and
>
> (c) to authorize the Minister subject to such terms and conditions as the Governor in Council may prescribe by regulations
>
> (i) to enter into a contract with VIA Rail Canada Inc. with respect to:
>
> (a) The provision, management, or operation of selected rail passenger services in such a manner as to improve efficiency, effectiveness and economy in rail passenger services in Canada;

The second is the definition of "rail passenger service" contained in SOR/78-286 made by *Order in Council* of March 23, 1978:

> "railway passenger service" means passenger service operated over railway lines, and other passenger services in substitution for or ancillary to those services, that do not accommodate principally the

cipalement le transport de marchandises ou de personnes faisant régulièrement la navette entre des points de lignes de chemin de fer; (railway passenger service) (notre soulignement)

Après avoir examiné ces documents, le Comité ne peut qu'en déduire que l'intimée est tenue, de par son mandat, à offrir un service ferroviaire interurbain à ceux qui utilisent le train sur des trajets autres que le service de banlieue. Le Comité ne peut pas stipuler que la responsabilité première de l'intimée, à savoir acheminer des voyageurs qui effectuent de plus longs parcours, exclut nécessairement le genre de petits trajets sur la ligne touchée par le tarif minimal.

L'intimée fait valoir en réponse que le barème global des tarifs de VIA, notamment le tarif minimal, s'applique à l'échelle nationale depuis son entrée en vigueur en 1978, et qu'on l'appelle couramment le plan "tarif unique". D'après l'intimée, son "tarif unique" a reçu bon accueil dans toutes les régions du pays, notamment sur l'île Vancouver, où l'on a demandé sa mise en vigueur en 1978. Lorsque VIA a établi ses tarifs, elle s'est préoccupée essentiellement de son réseau national et de son mandat à l'égard des trajets interurbains. La société VIA Rail se devait de tenir compte de l'intérêt public et des avantages globaux de son service et non des besoins particuliers des voyageurs qui effectuent de petits trajets.

L'intimée fait valoir en outre que son barème de tarifs est le même pour des parcours de distance égale dans tout le pays. Cette uniformisation des tarifs était nécessaire afin de supprimer toute injustice ou discrimination dans l'établissement des prix, ce qui risquerait d'être le cas et ce qui était effectivement le cas sur l'île de Vancouver avant 1978. Lorsqu'on lui a demandé si elle envisageait de supprimer le tarif minimal sur l'île Vancouver, VIA Rail a répondu que cette mesure lui vaudrait d'être accusée de discrimination à l'égard des autres régions du pays.

L'intimée a fait valoir en outre que la décision d'appliquer le tarif minimal à tous les parcours d'environ 35 milles a été prise de façon arbitraire d'après les tendances des services de banlieue des grands centres urbains de Toronto et de Montréal, et non d'après les tendances his-

carriage of goods or persons who regularly commute between points on a railway line; (emphasis added)

After reviewing these documents, the Committee can acknowledge only that the Respondent's mandate is to provide inter-city train service to those who use the train for other than commuting purposes. The Committee cannot state that the Respondent's primary responsibility to accommodate passengers travelling longer distances necessarily excludes the type of short-distance traffic on this line affected by the minimum fare.

The Respondent submitted that the overall VIA fare structure, including the minimum fare portion has had national application since its inception in 1978, and is commonly known as the VIA "Fare For All" plan. According to the Respondent, the VIA "Fare For All" plan was welcomed in all parts of Canada, especially on Vancouver Island where its introduction was requested in 1978. When VIA established fares, it was mainly concerned with its national system and its mandate for inter-city travel. VIA Rail could not look into the specific needs of people travelling short distances because it must look at the overall benefits and the public interest.

The Respondent further stated that its fare structure reflected equal fares charged for travel of equal distance in all parts of Canada. Such uniform and consistent application of fares was necessary, in order to remove any prejudicial or discriminatory pricing features which might otherwise exist and which did exist on Vancouver Island prior to 1978. When questioned as to whether VIA would consider removing the minimum fare on Vancouver Island, the Respondent replied that such a move would lead to charges of discrimination from other parts of Canada.

The Respondent further submitted that the decision to apply the minimum fare to all travel up to a distance of approximately 35 miles was arbitrarily established on the basis of commuter travel patterns into the larger centres of Toronto and Montréal, not on the basis of any historical

toriques ou traditionnelles des déplacements censées exister sur l'île de Vancouver.

Il paraît évident au Comité que le tarif minimal imposé par l'intimée vise à dissuader les banlieusards et ceux qui veulent effectuer des petits parcours. Tout en admettant que ce tarif s'addresse à l'ensemble du pays et non à une région en particulier, le Comité estime que les besoins du service et les caractéristiques propres à l'île Vancouver méritent peut-être une attention toute particulière.

Tout semble prouver que le service ferroviaire offert par l'intimée sur l'île de Vancouver n'est pas destiné à l'heure actuelle aux banlieusards. En fait, l'horaire du train est tout à fait opposé à l'horaire habituel des banlieusards ou des personnes qui se rendent au travail.

Ce service ferroviaire n'est ni un train de banlieue ni un service de trains de voyageurs interurbain, par rapport aux nombreux services offerts par l'intimée dans d'autres régions du pays. C'est M^me^ Barbara Wallace qui a donné la meilleure définition de ce service, en déclarant qu'il relie des quartiers et des petites localités. En fait, étant donné que l'itinéraire ne représente que 139 milles, on peut dire qu'il s'agit essentiellement de petits trajets, par rapport à la plupart des services offerts par l'intimée sur le continent.

Le Comité partage l'avis de la requérante, selon lequel le service ferroviaire E&N est essentiellement un service local ou régional. Le Comité constate également que ce service est isolé du reste du réseau de VIA Rail. En effet, de par sa situation géographique, le service sur l'île est distinct de celui du continent mais en outre, le barème de tarifs transcontinental de l'intimée est découpé sur les trajets qui traversent l'île. Comme l'ont signalé les représentants de VIA Rail, un voyageur qui se rend de Calgary à Malahat en traversant l'île de Vancouver devra acheter un billet distinct pour la partie du parcours effectué sur l'île.

4) Nombre de places disponibles sur les trains E&N

L'intimée a déclaré au cours de l'audience qu'elle avait établi le tarif minimal afin de garantir des places disponibles aux voyageurs qu'elle est tenue de desservir dans le cadre de

or traditional travel patterns known or alleged to exist on Vancouver Island.

It is evident to the Committee that the Respondent's minimum fare is intended to discourage commuting and travel over short distances. While recognizing that the Respondent's minimum fare is directed towards the whole of Canada and not any one region, the Committee is of the opinion that the service requirements and characteristics on Vancouver Island might be worthy of separate attention.

Evidence indicates that the Respondent's train service on Vancouver Island does not presently accommodate commuters. In fact, the operating schedule of the train is diametrically opposite that which is generally associated with commuter or travel-to-work patterns.

This train service is neither a commuter service nor an inter-city passenger train service in the sense of the many services provided by the Respondent in other parts of Canada. The service was best defined by Mrs. Barbara Wallace, who stated that the service links neighbourhoods and small communities. Indeed, considering that the route extends only 139 miles, it can be stated that the service is essentially short-haul in nature compared to most services provided by the Respondent on the mainland.

The Committee is in accord with the applicant's position that the E&N service is essentially a local or regional service. The Committee also notes that the service is isolated from the rest of VIA's system. Not only is the Island service physically separated from the mainland, but the Respondent's transcontinental fare structure also exhibits a break when applied to Island travel. As was indicated by VIA Rail a person travelling from Calgary to Malahat on Vancouver Island would have to purchase a separate ticket for the portion of the journey which took place on Vancouver Island.

4) Available Passenger Capacity on the E&N

The Respondent stated during the hearing that the minimum fare was established in order to protect seating for those people to whom VIA's mandate applies, namely, the long-distance

son mandat, à savoir ceux qui effectuent de longs parcours. Elle fait valoir que sans ce tarif minimal, ses trains seraient essentiellement remplis par des voyageurs qui n'effectuent que de petits parcours.

Il est ressorti de l'audience que le service ferroviaire E&N fonctionnait actuellement avec une capacité de 80 sièges et qu'un deuxième train offrant le même nombre de places était normalement mis en service en supplément pendant l'été. Des représentants de la société VIA ont également révélé qu'il arrivait très rarement que des voyageurs ne puissent pas monter, faute de place.

Bien que n'étant pas complètes, les statistiques soumises par l'intimée ont révélé qu'en 1980, de 21 à 57 pour cent du nombre de sièges disponibles étaient occupés lorsque le train quittait Victoria. (Il s'agit de moyennes mensuelles, les coefficients de remplissage pouvant être supérieurs ou inférieurs selon les jours). Manifestement, toutes les places n'étaient pas occupées par des voyageurs effectuant le trajet complet entre Victoria et Courtenay. Le service actuel fonctionne bien en-dessous de sa capacité et, ayant 25 arrêts obligatoires le long de cette ligne de 139 milles, il est évident qu'il est possible de transporter un plus grand nombre de voyageurs.

Le Comité estime qu'il vaut peut-être mieux, dans l'intérêt public et dans celui de VIA Rail, vendre à moins de $4 une place, sur les trains E&N, à un voyageur qui effectue un parcours de cinq, 10 ou 15 milles, plutôt que de faire rouler des trains avec des places vides, ce qui ne rapporte rien du tout à l'exploitant.

Résultats de l'enquête

Voici les résultats de l'enquête effectuée par le Comité sur le Tarif voyageurs spécial local et commun de VIA Rail Canada Inc., C.C.T. 1, révisé le 12 avril 1979, et notamment sur le service voyageurs assuré par l'intimée sur l'île de Vancouver:

1) Il ressort des témoignages reçus lors de cette audience qu'avant l'entrée en vigueur du tarif minimal de l'intimée, un grand nombre de voyageurs utilisaient ce train pour faire

traveller. The Respondent submitted that, without the application of this minimum fare, a large part of existing seating capacity would be occupied by people using the train for travel over short distances.

It was revealed at the hearing that the E&N service was presently operating with a capacity of 80 seats and that a second unit of the same capacity was normally added in the summer. It was also revealed by VIA officials that it was very seldom that all passengers could not be accommodated.

Statistics presented by the Respondent were not comprehensive but did show that, during 1980, from 21 to 57 percent of all seats operated were occupied when the train departed Victoria. (These are monthly averages, individual trips might have had lower or higher counts). Obviously, some of these seats were occupied for the full Victoria to Courtenay trip and others were occupied for lesser distances. The current service is operating well under capacity and, with 25 designated stops along this 139 mile line, it is obvious there exists the potential to carry more passengers.

It is the Committee's opinion that it might be in the interest of both VIA Rail and the public that a seat on the E&N be occupied for a distance of five or 10 or 15 miles at a fare of less than $4.00 rather than to have that seat remain empty and make no contribution to the Respondent's revenues.

Findings

The Committee makes the following findings with respect to VIA Rail Canada Inc. Special Local and Joint Passenger Tarriff 1, C.T.C. 1, as revised effective April 12, 1979, and specifically with respect to the Respondent's passenger train service on Vancouver Island:

1) Testimony presented at this hearing indicated that, prior to the introduction of the Respondent's minimum fare, a large number of passengers used this train for short-haul trips.

de petits parcours. Cependant, cette tendance s'est renversée après la révision du barème des tarifs en 1978. Compte tenu de l'accroissement de la clientèle, qui a coincidé avec l'entrée en vigueur du plan "tarif unique" de VIA, le Comité ne peut pas affirmer de façon décisive que le train de voyageurs E&N a été destiné traditionnellement à effectuer des petits parcours.

2) Le Comité estime que ce service, en raison de son horaire, n'est pas destiné aux banlieusards qui se rendent à leur travail ou en reviennent.

3) Le Comité constate que l'on peut effectuer sur le train de l'intimée 60 parcours différents de gare à gare, qui sont inférieurs à 16 milles et visés par le tarif minimal de $4.

4) En comparant les tarifs aller simple de VIA en vigueur depuis le 12 avril 1979 et ceux publiés par le Canadien publiés par le Canadien Pacifique avant le 8 juillet 1978, le Comité constate que les tarifs de l'intimée continuent à être inférieurs à ceux de CP sur tous les parcours de plus de 35 milles. Pour les petits parcours d'au plus 35 milles, et surtout de moins de 20 milles, les tarifs de l'intimée sont toutefois nettement supérieurs à ceux du Canadien Pacifique.

5) Le Comité estime que pour se rendre d'un point à l'autre desservis par le train E&N, en particulier sur les parcours d'une vingtaine de milles, les tarifs aller simple de l'intimée, en vigueur depuis le 12 avril 1979, sont considérablement supérieurs aux tarifs comparables publiés par Pacific Coach Bus Lines.

6) Le service voyageurs offert actuellement par l'intimée sur l'île de Vancouver fonctionne bien en-dessous de sa capacité en moyenne, même si dans certains cas, les trains fonctionnent à pleine capacité.

However, this travel pattern was reversed after the revision of the fare structure in 1978. In view of the increase in ridership which coincided with the introduction of the VIA "Fare For All" plan, the Committee cannot state conclusively that the E&N passenger train has traditionally served primarily a short-haul market.

2) The Committee finds that this service, because of its schedule, cannot accommodate those commuting to and from work.

3) The Committee notes that sixty different station-to-station trips can be made by utilizing the Respondent's train service which are less than 16 miles apart and which are subject to the $4.00 minimum fare.

4) A comparison of the Respondent's one-way fares effective April 12, 1979, with the fares published by CP Rail prior to July 8, 1978, indicates that the Respondent's fares are still lower than the CP Rail fares for all travel beyond a distance of 35 miles. For travel up to 35 miles and notably up to 20 miles, the Respondent's fares are, however, considerably higher than the CP Rail fares.

5) The Committee finds that for travel between any two centres on the E&N line, particularly up to a distance of about 20 miles, the Respondent's one-way fares, effective April 12, 1979, are considerably higher than the comparable fares published by Pacific Coach Bus Lines.

6) The Respondent's present passenger service on Vancouver Island is operating well under capacity on an average basis, although some trips may operate at, or close to, capacity.

Conclusions

Après avoir étudié toutes les instances qui lui ont été présentées et tous les renseignements disponibles, le Comité est d'avis que le tarif minimal actuel de $4 est peut-être injuste et exagéré, et qu'il peut donc nuire à l'intérêt public, conformément aux dispositions de l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer*, dans la mesure où il dissuade les éventuels usagers de ce service qui désirent effectuer de courts trajets. Cependant, le Comité n'est pas en mesure de prendre une décision définitive à l'heure actuelle, car plusieurs questions restent en suspens: quel volume de voyageurs un tarif minimal inférieur attirerait-il, compte tenu du nombre d'habitants et de la distance entre les localités, de l'horaire des trains, et des tarifs et horaire du service d'autocar concurrent? VIA Rail en tirerait-elle des revenus supplémentaires suffisants? Le train actuellement en service fonctionnerait il à plus que sa capacité de façon régulière, en raison de l'accroissement du volume de la clientèle et, dans l'affirmative, quelles seraient les répercussions d'ordre financier et opérationnel, si VIA devait pourvoir à ces occasions? Le Comité conclut par conséquent ce qui suit:

1) VIA Rail Canada Inc. devrait supprimer le tarif minimal actuel de $4 sur l'île de Vancouver, et rétablir le tarif minimal de $3 qui était en vigueur juste avant le 12 avril 1979. Ce tarif ne devra être ni révisé ni modifié pendant un an à compter de son entrée en vigueur.

2) Afin de permettre au Comité de bien évaluer l'incidence du tarif minimal de $3, VIA Rail devrait lui remettre des rapports mensuels pendant cette période d'un an. Devront figurer dans les rapports, pour chaque voyage effectué et par jour, le nombre de voyageurs montant à bord des trains et en descendant à toutes les gares desservies, le prix du passage demandé à chaque passager et le matériel utilisée sur cette ligne. Le rapport mensuel devra être envoyé au

Conclusions

The Committee has fully considered all of the representations made and all of the information available to it. The Committee is of the opinion that the present minimum fare of $4.00 may be unjust and unreasonable and therefore may be prejudicial to the public interest within the meaning of section 281 of the *Railway Act*, insofar as the present minimum fare makes the use of this service unattractive for relatively short trips. The Committee, however, is not able to make a final determination at this time, because several questions remain to be answered: how large a volume of passengers would be attracted by a lower minimum fare, given the populations and spacing of the communities, the rail schedule, and the competing bus schedules and fares? Would VIA realize a worthwhile amount of additional revenue from such passengers? Would existing rail capacities be exceeded on a regular basis due to increased use by such passengers and, if so, what would be the financial and operational implications to VIA of having to provide for such occasions? The Committee therefore concludes that:

1) VIA Rail Canada Inc. should remove the existing minimum fare of $4.00 as that fare applies to Vancouver Island, and should re-establish the $3.00 minimum fare which applied under the conditions of carriage in effect immediately prior to April 12, 1979. The $3.00 minimum fare should not be revised or altered for a period of one year from the date it is implemented.

2) In order that the Committee may fully assess the impact of the $3.00 minimum fare, VIA Rail should provide the Committee with monthly reports during the one-year period. The reports should include, on a day-by-day per trip basis, the number of passengers embarking and disembarking at all stations along the line, the fares charged to each passenger and the equipment used on the service. The monthly report should be forwarded to the Committee not

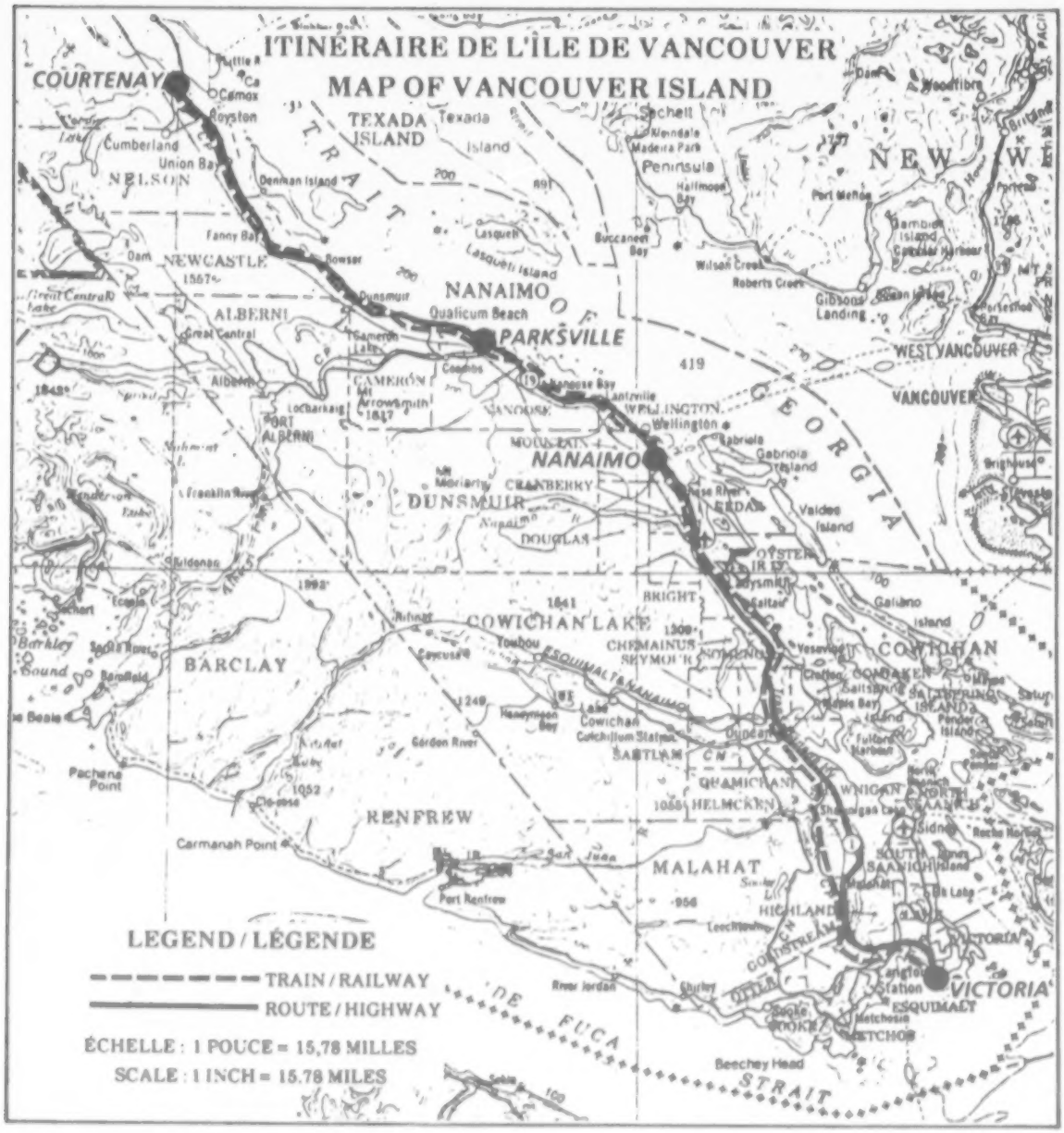
Comité au plus tard pendant la deuxième semaine du mois suivant.

3) À la fin de cette période d'un an, le Comité devra évaluer l'incidence du rétablissement du tarif minimal de $3 et prendre à ce moment-là une décision définitive.

later than the second week of the following month.

3) At the end of the one-year period, the Committee should evaluate the impact of the re-establishment of the $3.00 minimum fare and thereupon make a final determination.

ANNEXE I - APPENDIX I



ANNEXE II - APPENDIX II

HORAIRE / SCHEDULE

47. VICTORIA – NANAIMO – COURTENAY

km	Mi	① ◆ 186 Daily Quot.		Pacific Time Heure du Pacifique		① ◆ 186 Daily Quot.
0	0	08 15	Dp	Victoria, B.C.	Ar	17 10
5	3	⑤08 23		Esquimalt		⑤17 00
11	7	⑤08 30		Langford		⑤16 53
31	19	⑤08 53		Malahat		⑤16 30
40	25	⑤		Cliffside		⑤
42	26	⑤		Strathcona Lodge		⑤
43	27	⑤09 07		Shawnigan		⑤16 14
48	30	⑤09 15		Cobble Hill		⑤16 08
55	34	⑤		Hillbank		⑤
56	35	⑤09 23		Cowichan		⑤16 02
63	39	09 29		Duncan		15 54
80	50	⑤09 47		Chemainus		⑤15 36
93	58	09 58		Ladysmith		15 25
103	64	⑤10 08		Cassidy		⑤15 15
108	67	⑤		South Wellington		⑤
111	69	⑤		Starks		⑤
116	72	10 25	Ar / Dp	Nanaimo	Dp / Ar	15 00
124	77	⑤		Wellington		⑤14 40
140	87	⑤		Nanoose Bay		⑤
151	94	11 30		Parksville		14 10
163	101	⑤11		Qualicum Beach		⑤13 58
175	109	⑤11 52		Dunsmuir		⑤13 46
203	126	⑤		Buckley Bay		⑤
208	129	⑤		Union Bay		⑤13 18
224	139	12 36	Ar	Courtenay, B.C.	Dp	13 05

Relative au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer;

Relative aux recommandations du rapport sur l'enquête de l'accident de chemin de fer de Mississauga présenté par le Juge Samuel G.M. Grange; et

Relative à certains ordonnances rendues par le Comité des transports par chemin de fer.

Répertorié: Re Mississauga

Comité des transports par chemin de fer: J.T. Gray, c.r. (président), J. Magee et J.F. Walter

Date de la décision: le 30 septembre 1981
Dossier n°: 50076.1; 50076.1.1

Transport par chemin de fer - Marchandises dangereuses - Sécurité ferroviaire - Protection du public - Intérêts économiques des compagnies ferroviaires.

Suite aux recommandations du juge Grange dans son rapport d'enquête sur l'accident ferroviaire de Mississauga, le Comité des transports par chemin de fer (C.T.C.F.) émit une ordonnance de justification *sur la sécurité ferroviaire eu égard au transport de marchandises dangereuses. Afin de permettre à tout intéressé de faire valoir ses prétentions, le C.T.C.F. a décidé de tenir une audience publique. La tâche du jury consistait à veiller sur le respect de la sécurité du public sans toutefois négliger les intérêts économiques des compagnies de chemin de fer. En vertu de l'article 3 de la* Loi nationale sur les transports, *il doit encourager la concurrence lorsqu'il est économiquement possible de le faire.*

Décision: *Après audition de l'affaire, le C.T.C.F. rendit la présente décision dont les principales conclusions se résument comme suit:*

1. Au point de vue de la sécurité, le jury reconnaît la supériorité des roulements à rouleaux sur les paliers lisses; ils offrent moins de risques de surchauffe dans des conditions normales d'entretien et d'inspection. Il recommande donc l'accélération des programmes de modification sur les trains de marchandises dangereuses afin qu'en 1988, 75% des wagons actuels soient munis de

In the matter of the transportation of dangerous commodities by rail;

In the matter of the recommendations contained in the Report of the Mississauga Railway Accident Inquiry submitted by the Honourable Mr. Justice Samuel G.M. Grange; and

In the matter of certain Orders issued by the Railway Transport Committee.

Indexed as: Re Mississauga

Railway Transport Committee: J.T. Gray, Q.C. (Chairman), J. Magee and J.F. Walter

Date of Decision: September 30, 1981
File Nos.: 50076.1; 50076.1.1

Railway transport - Dangerous commodities - Railway safety - Public safety - Economic health of the railways.

Subsequent to Mr. Justice Grange's recommendations in the Report of the Mississauga Railway Accident Inquiry, the Railway Transport Committee (R.T.C.) issued a Show Cause Order *on railway safety for the transportation of dangerous commodities. In order to allow all interested parties to testify, the R.T.C. held a public hearing. The essential task of the Panel consisted of producing a desirable level of public safety without affecting the economic health of the railways. Under section 3 of the* National Transportation Act, *competition must be encouraged wherever economically possible.*

Decision: *Further to the hearing, the R.T.C. issued the following decision:*

1. In terms of public safety, the Panel recognizes that roller bearings are superior to plain bearings; there is less risk of burn-offs when looked at from the point of view of normal maintenance and inspection programs. Therefore, it recommends an accelerated program of roller bearing retrofit on trains carrying dangerous goods so that 75% of the actual car fleet is roller bearing

roulements à rouleaux. En autre, tous les nouveaux wagons devront être équipés de la sorte. De telles mesures s'avèrent économiquement acceptables.

2. Quant aux wagons-citernes 112, 114 et 105, ils devront être munis d'un attelage à double plateau. Ce mécanisme empêche les wagons de se détacher et diminue les risques de pertes de chargement de matières dangereuses.

3. Des boucliers d'extrémité complets devront être utilisés sur tous les wagons affectés à ce transport. Ces dispositifs servent à offrir une forte résistance à la perforation des extrémités.

4. Tous les wagons-citernes transportant des gaz inflammables devront être désormais équipés d'un système de protection thermique afin d'atténuer la gravité des dégâts lors d'un éclatement.

5. Les wagons-citernes munis d'un dispositif de vidange par le bas devront être dotés d'un système de protection afin d'éviter le déversement de produits dangereux.

6. Un programme d'emplacement d'équipement en détecteurs de boites chaudes visant à réduire les risques d'écoulement, assurera une plus grande protection du public. Eu égard à l'espacement desdits appareils, le jury doit tenir compte du facteur population. En zone habitée, il recommande une inspection d'entrée par contrôle mécanique à 3 milles minimum et à 20 milles maximum des limites de cette zone.

7. Quant à la restriction sur la longueur des trains, elle ne présente aucun avantage absolu et apparait économiquement inacceptable.

8. Le Comité recommande une vitesse limitée à 35 m/h dans les régions à forte population et ralentie dans celles de moindre importance.

9. Dans l'exercice de ses fonctions réglementaires, la Commission devra statuer tant sur la formation et la qualification du personnel d'inspection des wagons que sur l'inspection, la déclaration et la réparation des défauts du materiel roulant. Le Comité estime que ces mesures de sécurité n'auront point de répercussions économiques néfastes.

equipped by 1988. Furthermore, all new cars shall be equipped with roller bearings. The capital cost of implementing this conversion is economically feasible.

2. Tank cars 112, 114 and 105 shall be equipped with double shelf couplers which prevent uncoupling, thereby reducing the risk of the loss of dangerous commodities.

3. All cars used in this service shall be equipped with full head shields thus being far more resistant to end rupture.

4. All tank cars carrying flammable gas shall be equipped with thermal protection, to reduce disastrous results from a rupture.

5. Tank cars equipped with bottom outlet shall be equipped with a protection system to prevent leakage of dangerous products.

6. The hot box detector installation program offers a greater level of public safety. Population is a prime factor which the Panel should take into consideration when assessing the installation of hot box detectors. In populated areas, trains shall be subject to a mechanical "gateway" inspection no closer than 3 miles nor further than 20 miles from the area.

7. The suggested train length restriction offers no overall safety advantage and is uneconomical.

8. Highly populated areas should be subjected to a 35 miles per hour limit and reduced speed in smaller areas.

9. In carrying out its statutory duties, the Commission must regulate as to the minimum training standards and the qualifications of car inspection personnel as well as inspection standards, reporting and repairing of defective rolling stock. These safety measures will not have an adverse economic impact.

Décisions et ordonnances citées

Ordonnance générale de la C.C.T. n° 1979-1, datée du 22 janvier 1979.
Ordonnance du C.T.C.F. n° R-30031, datée du 27 novembre 1979.
Ordonnance du C.T.C.F. n° R-31781, datée du 23 janvier 1981.
Ordonnance du C.T.C.F. n° R-32284, datée du 28 mai 1981.

Lois citées

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 226.
Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, art. 3.

Règlements cités

Règlement régissant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, 1974 (Can).

Personnel de la Commission: *A. Hibbard, G. M. McLaughlin, S. Kaplan, S. Thibault, P. Williams, J. Russell, T. Maville, I. Spear, K. Wells, J. Potter.*

Comparutions:

Me M. Bloodworth, M. H.J.G. Pye, c.r., M. F. Hume, M. J.L. Bowles, M. R.M. McLearn, M. A. Peltz, M. A.M. McLennan, Le maire H. McCallion, M. L. Stewart, M. A. Marchetti, M. J.O. Wright, M. H. Morrison, M. D.A. Scott, M. Behrend, M. E.G. Abbot, M. T. David, M. J.M. Beaupré, M. N. Emblem, M. A.M. Austin, Mme. J.L. Lax, Le Général R.T. Bennett, Le Colonel G. Doiron, M. M.P. Taylor, M. G.J. Doliver, M. R.P. Norris, M. B. Plunkett, M. P. Levelton, M. W. Sobal, M. D.J. Kaiser, M. D.W. Burtnick, c.r., M. N.J. McCallum, M. L.M. Huart, M. P. Gamache, M. T. Lewtas, M. N. Rutter, M. J.A. Campion, M. C.S. Dickson, M. J.E. Foran, M. M. Rothstein, M. G.D. Lane, c.r., M. D. Hodgson, M. E.L. Weldon, c.r., M. M. Tucker, M. D.J.M. Brown, M. J.L. Ronson, M. J.D. Richard, c.r., M. R.B. Deardon, M. S.A. Black, M. J.F. Kelleher, c.r., M. J.J. McTague, M. R.T. Beckwith, M. R. Thompson, M. François Lemieux, M. J. Klinck, M. R.B. Taylor, M. J. Dillon, M. F.W. Loftin, M. E. Jacobs, M. J.M. Davison, M. G.A. Payne, M. K.J. Moorehead, M. G. Page, M. T. Bjerkelund.

Decisions and Orders referred to

C.T.C. General Order No. 1979-1, dated January 22, 1979.
R.T.C. Order No. R-30031, dated November 27, 1979.
R.T.C. Order No. R-31781, dated January 23, 1981.
R.T.C. Order No. R-32284, dated May 28, 1981.

Statutes referred to

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, s. 226.

National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, s. 3.

Regulations referred to

Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail, 1974 (Can).

Commission Staff: *A. Hibbard, G. M. McLaughlin, S. Kaplan, S. Thibault, P. Williams, J. Russell, T. Maville, I. Spear, K. Wells, J. Potter.*

Appearances

Ms. M. Bloodworth, Mr. H.J.G. Pye, Q.C., Mr. F. Hume, Mr. J. L. Bowles, Mr. R.M. McLearn, Mr. A. Peltz, Mr. A.M. McLennan, Mayor H. McCallion, Mr. L. Stewart, Mr. A. Marchetti, Mr. J.O. Wright, Mr. H. Morrison, Mr. D.A. Scott, Mr. Behrend, Mr. E.G. Abbot, Mr. T. David, Mr. J.M. Beaupré, Mr. N. Emblem, Mr. A.M. Austin, Ms. J.L. Lax, General R.T. Bennett, Colonel G. Doiron, Mr. M.P. Taylor, Mr. G.J. Doliver, Mr. R.P. Norris, Mr. B. Plunkett, Mr. P. Levelton, Mr. W. Sobal, Mr. D.J. Kaiser, Mr. D.W. Burtnick, Q.C., Mr. N.J. McCallum, Mr. L.M. Huart, Mr. P. Gamache, Mr. T. Lewtas, Mr. N. Rutter, Mr. J. A. Campion, Mr. C.S. Dickson, Mr. J.E. Foran, Mr. M. Rothstein, Mr. G.D. Lane, Q.C., Mr. D. Hodgson, Mr. E.L. Weldon, Q.C., Mr. M. Tucker, Mr. D.J.M. Brown, Mr. J.L. Ronson, Mr. J.D. Richard, Q.C., Mr. R.B. Deardon, Mr. S.A. Black, Mr. J.F. Kelleher, Q.C., Mr. J.J. McTague, Mr. R.T. Beckwith, Mr. R. Thompson, Mr. François Lemieux, Mr. J. Klinck, Mr. R.B. Taylor, Mr. J. Dillon, Mr. F.W. Loftin, Mr. E. Jacobs, Mr. J.M. Davison, Mr. G.A. Payne, Mr. K.J. Moorehead, Mr. G. Page, Mr. T. Bjerkelund.

TABLE DES MATIÈRES

	Page
1. Historique	274
1.1 L'accident ferroviaire de Mississauga	274
1.2 L'enquête sur l'accident ferroviaire de Mississauga	274
1.3 L'ordonnance de justification	276
2. Perspective générale	278
2.1 Sécurité du public	280
2.2 La valeur des statistiques	281
2.3 Les coûts et les avantages de l'amélioration de la sécurité ferroviaire	283
2.4 La sécurité ferroviaire au Canada	284
2.5 Résumé	288
3. Conclusions	288
3.1 Généralités	288
3.2 Marchandises dangereuses spéciales	289
3.3 Montage de roulements à rouleaux sur les trains de marchandises dangereuses	291
3.4 Modification des wagons-citernes	301
- Généralités	301
- Types de wagons-citernes	303
- Attelages à double plateau	304
- Boucliers d'extrémité et protection thermique	305
- Dispositifs de vidange par le bas	306
3.5 Détecteurs de boîtes chaudes	307
- Généralités	308
- Espacement des détecteurs de boîtes chaudes et priorités d'installation	310
- Protection des zones métropolitaines	311
- Contrôles d'entrée	312
- Détecteurs de boîtes chaudes à bord des wagons	314
3.6 Restrictions à la longueur et à la vitesse	315
- Généralités	315
- Restriction à la longueur du train	316
- Restriction à la vitesse du train	316
3.7 Inspection des wagons	319
3.8 Possibilités de classement	322
3.9 Résumé	325
3.10 Conclusion	330

TABLE OF CONTENTS

	Page
1. Background	274
1.1 The Mississauga Accident	274
1.2 The Mississauga Inquiry	274
1.3 The "Show Cause" Hearing	276
2. A General Perspective	278
2.1 Public Safety	280
2.2 The Value of Statistics	281
2.3 The Costs and Benefits of Railway Safety Improvement	283
2.4 How Safe Are Canadian Railways?	284
2.5 Perspective Summary	288
3. Findings	288
3.1 General	288
3.2 Special Dangerous Commodities	289
3.3 Roller Bearings on Dangerous Commodities Trains	291
3.4 Tank Car Modifications	301
- General	301
- Tank Car Types	303
- Double Shelf Couplers	304
- Head Shields and Thermal Protection	305
- Bottom Fitting Protection	306
3.5 Hot Box Detectors	307
- General	308
- Hot Box Detector Spacing and Installation Priorities	310
- Protection of Metropolitan Areas	311
- Gateway Inspections	312
- Onboard Hot Box Detectors	314
3.6 Train Length and Speed Restrictions	315
- General	315
- Train Length Restriction	316
- Train Speed Restriction	316
3.7 Car Inspection	319
3.8 Marshalling Option	322
3.9 Summary	325
3.10 Concluding Remarks	330

Annexe 1:	Ordonnance de justification	331	Appendix 1:	The "Show Cause" Order	331
Annexe 2:	Compagnies ferroviaires ayant reçu une ordonnance de justification	334	Appendix 2:	Railways addressed in the "Show Cause" Order	334
Annexe 3:	Listes des marchandises dangerueses spéciales	335	Appendix 3:	List of Special Dangerous Commodities	335
Annexe 4:	Liste des régions métropolitaines de recensement de plus de 100 000 habitants	339	Appendix 4:	List of Canadian Census Metropolitan areas with populations in excess of 100,000	339
Annexe 5:	Ordonnance relative aux détecteurs de boîtes chaudes visant CP Rail	341	Appendix 5:	Order to CP Rail concerning hot box detectors	341
Annexe 6:	Ordonnance provisoire prescrivant des opérations de triage spéciales	342	Appendix 6:	Interim Order on Special Marshalling	342

DÉCISION

Affaire entendue à Hull, Québec du 21 avril au 26 juin 1981 et à Ottawa, Ontario les 29 et 30 juin et le 1er juillet 1981.

1. Historique

1.1 L'accident ferroviaire de Mississauga

Le samedi 10 novembre 1979 vers minuit, un train de marchandises de CP Rail a déraillé à la hauteur du chemin Mavis à Mississauga, en Ontario. Sur les vingt-quatre wagons qui ont déraillé, il y avait vingt-et-un wagons-citernes, dont dix-neuf transportaient des substances dangereuses (chlore, propane, toluène et soude caustique). Le premier wagon déraillé était chargé de toluène. Un incendie s'est déclenché et trois wagons remplis de propane ont sauté, ce qui a causé d'importants dommages aux propriétés avoisinantes. Du chlore s'est alors échappé d'un des wagons- citernes et, comme on craignait les conséquences de cette fuite, environ 250 000 personnes ont dû évacuer la ville pendant près de six jours.

Quelques heures après le déraillement, la compagnie de chemin de fer et la Commission canadienne des transports ont pu déterminer la cause immédiate de l'accident. En effet, il était évident, d'après les preuves recueillies sur place, qu'un palier lisse du wagon-citerne chargé de toluène avait surchauffé (autrement dit, il s'était produit une surchauffe de la boîte d'essieux ou une "boîte chaude"), jusqu'à rupture, ce qui avait causé le déraillement.

L'échauffement extrême d'une boîte d'essieux est causé par une surchauffe des roulements. Dans presque tous les cas, la surchauffe d'un palier lisse est due à une lubrification insuffisante. Diverses raisons peuvent être à l'origine d'une surchauffe, notamment un mauvais entretien ou une inspection inadéquate. En dépit des efforts considérables faits depuis l'accident, personne n'a pu découvrir la cause précise de la défaillance du palier lisse qui est à l'origine du déraillement.

1.2 L'enquête sur l'accident ferroviaire de Mississauga

Immédiatement après le déraillement, le Comité des transports par chemin de fer a décidé de

DECISION

Heard at Hull, Québec, April 21 to June 26, 1981 and at Ottawa, Ontario, June 29 and 30, and July 1, 1981.

1. Background

1.1 The Mississauga Accident

On Saturday, November 10, 1979, just before midnight, a CP Rail freight train derailed at Mavis Road in the City of Mississauga, Ontario. Of the twenty-four cars that derailed, twenty-one were tank cars and nineteen carried dangerous commodities (chlorine, propane, toluene, and caustic soda). The first derailed car was a tank car carrying toluene. Fire ensued and three cars carrying propane exploded and caused considerable damage to neighbouring property. Chlorine was released from one tank car, and due to the fear of the consequences of that release, almost a quarter of a million people were evacuated from their homes and businesses for periods of up to six days.

Within a few hours following the derailment, the immediate cause of the accident was known to the railway and to the Canadian Transport Commission's staff. Clear evidence existed at the scene that a plain bearing on the toluene tank car had over-heated (in other words, had developed a "hot box") and had burnt-off resulting in the derailment

Journal burn-offs are caused by overheating of the bearings. The almost universal cause of the over-heating of a plain bearing is the lack of lubrication of its components. Over-heating can arise from a number of reasons including improper maintenance or inadequate inspection. Nevertheless, even with the substantial effort made since the incident, no one has been able to prove specifically what brought about the failure of the plain bearing which caused the derailment at Mississauga.

1.2 The Mississauga Inquiry

Immediately after learning of the derailment the Railway Transport Committee (R.T.C.)

tenir à Mississauga, à compter du 4 décembre 1979, une audience publique sur les causes et les conséquences du déraillement. Cette décision a été rendue publique par le Comité trois jours plus tard. Entre temps, le public avait déjà commencé à faire pression sur le ministre des Transports de l'époque, l'honorable Don Mazankowski, pour qu'il ouvre une enquête indépendante sur le même accident. Le 4 décembre 1979, le ministre des Transports a annoncé que le juge Samuel G.M. Grange de la Cour suprême de l'Ontario (ci-après appelé le juge Grange) dirigerait l'enquête en question. La Commission d'enquête avait pour mandat de faire état des facteurs et des causes qui avaient contribué au déraillement survenu à Mississauga, et des mesures qui pourraient être raisonnablement prises pour éviter que ne se reproduise un accident de ce genre au Canada.

La Commission d'enquête Grange s'est réunie pour la première fois le 4 février 1980 et les audiences ont pris fin quelque huit mois plus tard. Des preuves et des arguments ont été présentés, 13 594 pages de témoignages ont été recueillies et 687 pièces ont été reçues par la Commission d'enquête. Les témoins ont surtout fait état des événements qui ont précédé l'accident, de l'accident même, des activités entreprises par la suite et de la réglementation qui s'applique aux opérations ferroviaires.

Le juge Grange a remis son "Rapport d'enquête sur l'accident ferroviaire de Mississauga" (rapport Grange) à l'honorable Jean-Luc Pépin, ministre des Transports. Le rapport, déposé à la Chambre des communes le 19 janvier 1981, contenait quinze recommandations visant à accroitre la sécurité ferroviaire. Ces recommandations ont été formulées en l'absence de témoignages détaillés sur les aspects économiques des mesures de sécurité, donc sans étude approfondie des conséquences économiques de leur mise mise en oeuvre. À cet égard, le juge Grange a déclaré dans son rapport: " ... l'inconvénient est que mon enquête ainsi que le rapport se limitent pour l'essentiel aux leçons tirées de Mississauga". Compte tenu de la nature et des circonstances de l'accident, le Comité ne peut que féliciter le juge Grange pour la façon dont il a réglé cette question délicate.

decided to convene, commencing December 4, 1979, a public hearing at Mississauga, Ontario to inquire into the derailment and the results thereof. This intention was made public by R.T.C. three days later. In the meantime, public demands were made on the then Minister of Transport, the Honourable Don Mazankowski, for the convening of an independent inquiry, outside the Canadian Transport Commission, into the same occurrence. On December 4, 1979, the Minister of Transport announced the appointment of Mr. Justice Samuel G.M. Grange of the Supreme Court of Ontario (hereinafter referred to as Grange J.) to conduct the necessary inquiry. The basic terms of reference of that inquiry included the requirement to report on the contributing factors and causes of the derailment at Mississauga and the steps which can be reasonably taken to reduce the risk of recurrence of such an accident anywhere in Canada.

The Grange Inquiry commenced on February 4, 1980 and the hearing of evidence and argument ended some eight months later, after 23, 594 pages of testimony were heard and 687 exhibits were received. The bulk of the evidence consisted of an account of events leading up to the accident, the accident itself, the post-accident activities and the regulatory system which applies to railway operations.

Grange J. submitted his "Report of the Mississauga Railway Accident Inquiry" (the Grange Report) to the Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport and on January 19, 1981, it was tabled in the House of Commons. The report contained fifteen recommendations for the technical improvement of railway safety. These recommendations were made without hearing detailed evidence related to the economic aspects of safety measures and so without in-depth consideration for the economic impact of the recommendations' implementation. In this regard, Grange J. stated in his report: "...there is a limitation that my consideration and the Report are substantially restricted to the lessons of Mississauga." Indeed, considering the nature of the accident and the circumstances it entailed, the Committee has nothing but praise for the way in which Grange J. dealt with this most difficult matter.

Les trois premières recommandations du rapport Grange portaient sur a) les roulements à rouleaux et les caractéristiques du matériel ferroviaire utilisé pour le transport des marchandises dangereuses; b) la protection en cas de surchauffe des boîtes d'essieux et c) les restrictions concernant la longueur et la vitesse des trains qui transportent des marchandises dangereuses. Ces recommandations étaient étroitement reliées du fait que la troisième était offerte comme solution de rechange, au cas où la première ou la deuxième ne pourrait être adoptée intégralement. Les recommandations étaient manisfestement importantes car le juge Grange avait expressément recommandé leur application immédiate, ce qu'il n'avait pas fait dans le cas des douze autres recommandations.

1.3 L'ordonnance de justification

Une semaine après le dépot du rapport Grange à la Chambre des communes, le Comité des transports par chemin de fer (C.T.C.F.) a émis une *Ordonnance* à tous les chemins de fer relevant de sa compétence, en réponse aux mesures d'urgence recommandées par le juge Grange (voir l'annexe 1). L'*Ordonnance* en question portait sur les questions soulevées dans les trois premières recommandations du juge. Par conséquent, vingt-trois compagnies ferroviaires (voir à l'annexe 2 la liste de ces compagnies) ont été sommées de justifier, le 9 février 1981 ou avant cette date, les raisons pour lesquelles le C.T.C.F. ne devrait pas imposer l'*Ordonnance* suivante à compter du 12 février 1981:

1. Ne doit pas dépasser 4 000 pieds de longueur, un train transportant des marchandises dangereuses assujetties aux dispositions du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer* (ci-après désigné le "Livre rouge"):

   a) dont les wagons ne sont pas munis de roulement à rouleaux;

   b) dont les wagons-citernes n'ont pas d'attelages à double plateau;

   c) dont les wagons-citernes 112 ou 114 ne sont pas dotés de déflec-

The first three recommendations of the Grange Report dealt with: a) roller bearings and the nature of equipment forming a train carrying dangerous goods; b) hot box protection; and c) dangerous goods train speed and length restrictions. These recommendations were linked in the Grange Report by making the third recommendation an option in case either the first or second recommendation could not be fully implemented. They were clearly major and were further singled out by Grange J. for immediate implementation, an urgency not given to the other twelve recommendations.

1.3 The "Show Cause" Hearing

One week after the Grange Report was tabled in the House of Commons, the Railway Transport Committee issued an *Order* to all railways under its jurisdiction in response to the urgency stressed by Grange J. (see Appendix 1). The *Order* addressed the issues raised in his first three recommendations. Twenty-three railways (see Appendix 2 for names of these railways) were ordered to "show cause" on or before February 9, 1981, why the R.T.C. should not, effective February 12, 1981 order that:

1. If a train transporting any commodities regulated under the *Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail* (hereinafter called the "Red Book") has:

   (a) any cars in it without roller bearings;

   (b) any tank cars carrying any commodity regulated under the Red Book that does not have double shelf couplers;

   (c) any specifications 112 or 114 tank cars carrying any commodity reg-

teurs et d'une protection thermique;

d) dont les wagons-citernes 111 ou 114 munis d'un dispositif de vidange par le bas ne sont pas équipés d'une protection dudit dispositif.

2. Un train qui transporte des marchandises assujetties aux dispositions du Livre rouge et qui répond à l'une des conditions exposées de a) à d) à la clause n° 1 ne doit pas dépasser vingt-cinq milles à l'heure lorsqu'il traverse une agglomération de 500 habitants ou plus vivant à proximité de la voie ferrée.

3. Si un train transportant des marchandises assujetties aux dispositions du Livre rouge:

a) traverse une agglomération de 500 habitants ou plus vivant à proximité de la voie ferrée, et

b) que cette voie n'est pas protégée par des détecteurs de boîte chaude et de pièces traînantes posés à tous les vingt milles,

ce train ne doit pas dépasser vingt cinq milles à l'heure lorsqu'il traverse l'agglomération en question.

En réponse à l'*Ordonnance de justification*, le C.T.C.F. a reçu un bon nombre de dépositions détaillées qui contenaient des observations et des arguments contre la mise en vigueur de l'*Ordonnance* à la date précisée. Dans leurs dépositions plusieurs compagnies ferroviaires et un bon nombre d'intervenants d'autres secteurs s'opposaient à l'adoption de l'*Ordonnance* sous prétexte qu'elle leur serait préjudiciable. Compte tenu des importantes préoccupations exprimées et des nombreux arguments invoqués, le C.T.C.F. a décidé de tenir une audience publique

ulated under the Red Book that does not have head shields and thermal protection;

(d) any 111 or 114 tank cars carrying any commodity regulated by the Red Book which have bottom fittings without bottom fitting protection,

the train shall not exceed 4,000 feet in length.

2. If a train transporting any commodity regulated under the Red Book meet any of conditions (a) to (d) specified in clause 1, the train shall not exceed twenty-five miles per hour while passing through any centre of population containing 500 or more people in proximity to the track.

3. If a train transporting any commodity regulated under the Red Book:

(a) passes through a centre of population containing 500 or more people in proximity to the track; and

(b) the track through such centre of population does not have hot box and dragging equipment detectors installed at least every twenty miles,

the train shall not exceed twenty-five miles per hour while passing through the centre of population.

In response to the *"Show Cause" Order*, the R.T.C. received many detailed submissions containing evidence and argument against placing this Order into effect on the given date. The *Show Cause Order* was opposed in numerous railway submissions and also in submissions made by many non-railway intervenors who claimed that they would be adversely affected. In consideration of the substantial concern shown and numerous arguments raised, the R.T.C. decided to hold an open hearing in which all parties could present evidence and argument

à laquelle tous les intéressés pourraient témoigner et argumenter contre la mise en application de l'*Ordonnance*. Comme seuls les opposants avaient jusque-là fait part de leurs réactions, l'audience visait à permettre à toutes les parties intéressées, tant celles qui étaient pour que celles qui étaient contre la mise en application de l'*Ordonnance*, de présenter et de faire valoir pleinement leur point de vue par le truchement d'une tribune publique.

L'audience de C.T.C.F. sur ces questions a débuté le 21 avril 1981 et s'est terminée le 1er juillet 1981. On y a recueilli 5 063 pages de témoignages et de discussions.* La présente décision est le résultat de l'audience. Toutefois, avant de présenter une analyse des preuves, des arguments et des observations, le jury estime qu'il est essentiel de souligner certains renseignements et points de vue sur la nature de ses délibérations et de considérer les trois recommandations du rapport Grange dans le contexte des événements qui se sont déroulés.

2. Perspective générale

L'accident ferroviaire de Mississauga a reçu beaucoup de publicité, tant au Canada qu'à l'étranger. L'intérêt suscité dans cette affaire tenait non seulement à la nature même de l'accident, mais aussi au fait qu'on avait réussi à évacuer environ 250 000 personnes de Mississauga. L'accident avait déclenché des incendies et des explosions spectaculaires, mais il convient de noter qu'un certain nombre d'accidents semblables ou encore plus impressionnants se sont produits aux États-Unis au cours des *dix* ou douze dernières années. L'évacuation massive d'une ville, sans perte de vie ou blessure grave, est toutefois une expérience unique. Les Canadiens se sont rendus compte tout d'un coup qu'un grave accident ferroviaire mettant en cause des marchandises dangereuses peut se produire et menacer la vie et la santé du public. Cette constatation a ameuté l'opinion publique qui a réclamé une enquête publique sur la sécurité ferroviaire en général; elle a aussi provoqué la tenue de l'enquête Grange et de la présente enquête du Comité des transports par chemin de fer.

---

* Les témoignages cités dans la présente décision sont des traductions.

regarding implementation of the *Show Cause Order*. Since only those opposed to implementation of the *Show Cause Order* had initially responded to it, the hearing was intended to allow all interested parties, both for and against implementation, to fully present and argue their case in a public forum.

The R.T.C. "Show Cause" Hearing dealing with these issues commenced on April 21, 1981 and terminated on July 1, 1981. It involved 5,063 pages of testimony and argument. This decision is a result of that hearing. However, before presenting an analysis of the evidence, arguments and representations, the Panel considers it essential to highlight certain information and thoughts on the nature of its deliberations and to place the subject three Grange Recommendations in their proper perspective.

2. A General Perspective

The Mississauga accident received nationwide and in fact worldwide publicity probably as much because of the successful evacuation of approximately one quarter million people as of the nature of the accident itself. The accident included post-accident spectacular fires and explosions, but there have been a number of similar or more spectacular accidents which have taken place in the United States during the last ten to twelve years. The mass evacuation without loss of life or serious injury, on the other *hand*, was unique in world experience. The Mississauga *accident* suddenly made all Canadians aware of the potential which exists for the occurrence of a major rail accident involving dangerous commodities with its attendant risk to human life and health. The public awareness of this possibility gave rise to an outcry for public investigation of railway safety in general and brought about the Grange Inquiry as well as the present inquiry of the Railway Transport Committee.

Les leçons qu'on peut tirer de l'accident ferroviaire de Mississauga sont bien définies dans les recommandations du rapport Grange et concernent certains moyens techniques d'accroître la sécurité ferroviaire. Pour ce qui est de leur application à l'échelle nationale, le Comité doit d'abord en examiner les avantages à la lumière de la réalité économique au Canada et des effets néfastes possibles sur d'autres aspects de la sécurité ferroviaire.

The lessons of Mississauga were well defined in the Grange Recommendations and concerned certain technical ways of improving railway safety. However, the Committee must weigh the benefits of implementing those lessons on a national scale, in light of the economic realities of Canadian society and of the possible adverse implications to other aspects of railway safety.

Le Comité des transports par chemin de fer, tout comme les autres comités de la Commission, doit se conformer à la politique nationale des transports prévue à l'article 3 de la *Loi nationale sur les transports*. La politique stipule que le Comité des transports par chemin de fer, dans l'exercice de ses fonctions réglementaires, doit favoriser la concurrence, dans la mesure où il est économiquement possible de le faire. Lorsqu'il impose des programmes de sécurité aux compagnies ferroviaires qui relèvent de sa compétence, le Comité doit par conséquent tenir compte de leurs coûts et de leurs effets sur la position concurrentielle des compagnies ferroviaires par rapport aux autres modes de transport. La politique nationale des transports fixe également comme objectif la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et le maintien de la prospérité du Canada. La politique déclare qu'un système économique, efficace et adéquat des transports utilisant de la meilleure façon possible tous les moyens de transports disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la réalisation de ces objectifs. Il y est également stipulé qu'il ne doit pas y avoir d'obstacles inutiles à l'échange des denrées, ni au développement des industries et du commerce d'exportation.

The Railway Transport Committee, like other Committees of the Commission, is bound by the policy directives set out in section 3 of the *National Transportation Act*. Included in the prescribed policy is the direction that in carrying out its statutory duty the Railway Transport Committee should foster competition, at least where such competition is economically feasible. In imposing safety programs on the railways under its jurisdiction, the Committee must therefore have regard to their probable cost and their effect on the competitive position of the railways vis-à-vis other modes of transportation. This National Transportation policy also prescribes as objectives protection of the interests of the users of transportation and maintenance of the economic well-being of Canada. It declares that an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential in meeting these objectives. These statutory objectives also point out the requirement to ensure that interchange of commodities, development of industry and export trade are not unduly obstructed.

De toute évidence, le Comité devra voir au-delà des intérêts d'un groupe ou d'une compagnie et au-delà des aspects techniques ou physiques de la sécurité ferroviaire lorsqu'il examinera les recommandations du rapport Grange. Le fait que le Comité soit obligé d'étudier toutes les facettes du problème constitue ce que le juge Grange a appelé le "dilemme" de la Commission.

Clearly, the Committee is required to examine the Grange recommendations and indeed any proposed rail safety action from many more perspectives than those of a single interest group or company and from more perspectives than the technical or physical aspects of safety improvement. The need for the Committee to consider all of these dimensions of the problem was aptly described by Grange J. as the Commission's "dilemma".

Le jury traitera plus loin les éléments précis des trois recommandations du rapport Grange. Pour l'instant, il se contente de faire remarquer que la mise en application immédiate des recom-

The Panel will be dealing with the specifics of the subject three Grange recommendations in detail later herein. At this stage, the Panel makes the general observation that the immedi-

mandations, telles qu'elles ont été rédigées, pourrait obliger les compagnies ferroviaires à engager d'importantes dépenses. Ces dépenses devraient ensuite être absorbées par les expéditeurs de marchandises dangereuses, les industries qui dépendent du transport ferroviaire et enfin les consommateurs. Pour illustrer l'importance des conséquences possibles, le jury a fait valoir que l'ammoniac est essentiel à l'engrais utilisé par presque tous les agriculteurs au Canada. Il a aussi souligné que toutes usines de pâtes et papiers du Canada doivent être régulièrement approvisionnées en chlore, marchandise dangereuse qui est expédiée presque exclusivement par chemin de fer. Il est donc possible dans certains cas de nuire à la position concurrentielle des compagnies de chemin de fer par rapport à l'industrie du camionnage et, dans d'autres cas, de les rendre incapables de soutenir la concurrence avec qui que ce soit. Par ailleurs, ces fortes dépenses pourraient nuire au développement industriel et au commerce, ce qui rejaillirait sur l'emploi au Canada et l'économie nationale.

2.1 Sécurité du public

La protection du public sous-entend des mesures de protection contre certains risques. Les risques ne se mesurent toutefois que par les dangers plus ou moins prévisibles. La seule façon d'éliminer tous les risques d'accidents ferroviaires consisterait à supprimer toutes les compagnies de chemin de fer. Bien entendu, c'est une solution que personne n'envisage sérieusement. Cela ne signifie pas qu'il faut fermer les yeux sur tous les dangers possibles du simple fait qu'on ne peut rien faire sans courir de risques. Par contre, il n'est pas raisonnable de prendre des mesures excessives pour réduire tous les risques éventuels. Aussi, le fait d'apporter une solution à ce problème dans un secteur peut entraîner une hausse considérable des coûts sans même résoudre le problème global. Il convient plutôt d'assurer un équilibre entre les avantages qu'il est possible de retirer d'une sécurité accrue et les dépenses nécessaires pour effecteur les travaux d'amélioration, cela en tenant compte du degré de risques jugé acceptable par le public.

Il convient aussi de noter que le degré de tolérance du public peut varier selon les risques auxquels il est exposé, ce qui détermine les précautions jugées nécessaires dans différentes cir-

ate implementation of these recommendations, as they were written, would cause the railways to make very large expenditures which would be passed on to dangerous commodity shippers, railway - dependent industries and eventually to the consuming public. More specifically, the Panel notes that one measure of the potential impact is demonstrated, for example, by the fact that anhydrous ammonia is a chief fertilizing element upon which nearly every farmer in Canada is dependent. Similarly every pulp and paper mill in Canada requires a steady and timely delivered supply of chlorine, a dangerous commodity shipped almost exclusively by rail. The potential exists clearly for damaging the railways' competitive position with the trucking industry in some cases and making the railways non-competitive in others. As well, the secondary impact of these expenditures holds the potential for disrupting industrial development and trade, thereby influencing the level of employment and the national economy.

2.1 Public Safety

The protection of the public involves protection from some risk and risk is by its nature a matter of more or less likely possibilities. The possibility of eliminating all risk of railway accidents exists only in closing down all railways - an option that no one seriously supports. This is not to say that all hazards can be casually ignored just because some risk-taking is inevitable, but that taking extravagant measures to reduce each and every risk is not sensible. As well, reducing risks by one means in one area may increase costs greatly without reducing risks overall. The prudent course is one which balances the benefits of net safety improvement against the costs necessary to achieve the improvement, taking into account the public perception of what level of overall risk is acceptable.

It is also necessary to consider that in the public mind the acceptablity of risk can vary with the type of risk and so affect the level of precaution deemed necessary. Perceptions of the

constances. Les dangers inhérents à des situations différentes ne sont pas toujours perçus d'une façon logique. Le fait de courir un très grand risque peut sembler acceptable lorsqu'il s'agit de faire un choix personnel mais non pas lorsque des forces anonymes entrent en jeu. Le fumeur invétéré, par exemple, pourrait quand même désirer vivement être vacciné contre la grippe porcine. Il est intéressant de noter que le public se préoccupe beaucoup d'événements qui ne se produisent que rarement mais qui peuvent mettre en danger la vie d'un grand nombre de personnes. Par contre, le public ne semble pas se faire autant de souci lorsqu'il s'agit d'accidents qui se produisent très souvent mais qui ne coûtent la vie qu'à une personne à la fois. Lorsqu'un avion s'écrase, ce qui est relativement rare, le public demande généralement que d'importants investissements soient faits pour assurer la mise en place de nouveaux dispositifs de sécurité. Cependant, il serait probablement possible de sauver un plus grand nombre de vies si ces fonds étaient plutôt affectés à l'enseignement des soins d'urgence à donner en cas de crise cardiaque.

Le jury conclut par conséquent qu'il n'est pas logique de pénaliser un secteur de l'économie pour offrir une sécurité excessive par rapport aux risques que la population est prête à courir tous les jours. Il est donc essentiel d'évaluer le degré de sécurité inhérent aux diverses lignes de conduite envisagées. Le jury estime aussi qu'il est dans l'intérêt public de chercher au-delà des recommandations du rapport Grange pour trouver des solutions aussi valables et moins coûteuses.

2.2 La valeur des statistiques

Pour évaluer objectivement les risques auxquels le public est exposé et la mesure dans laquelle ces risques peuvent être réduits grâce à de nouveaux règlements, le jury doit se fonder en partie sur des données statistiques. Cette situation peut créer des problèmes. En effet, une analyse des statistiques sur les accidents ferroviaires (ou tous autres accidents) n'est efficace que si ce genre d'accident se produit assez souvent pour établir la validité des statistiques. Des statistiques valables peuvent révéler une tendance fondée sur la fréquence de répétition d'événements semblables dans le passé (toutes autres variables étant constantes). Les statistiques n'ont que relativement peu de valeur lors-

relative dangers of different courses of action are not always logical. A statistically high risk of grave injury would appear acceptable to most where there is an element or an illusion of personal control but not where anonymous forces may act. For instance, people who chain-smoke cigarettes could still be eager to obtain vaccinations against swine flu. Significantly, people will take great alarm about events that rarely occur but may involve a number of people at once, yet the public seems to have less concern for incidents which occur very frequently though claiming only one victim at a time. An airplane crash (which occurs relatively infrequently) generates demands for huge investments in new safety devices while the same investment in teaching emergency treatment for heart attacks may save many more lives.

The Panel concludes that, in light of these considerations, to impose a tax on one sector of the economy in order to attain an anomalously low risk relative to the general risk accepted by the public in every day life does not make sense. Hence, the evaluation of the probable level of safety improvement arising from implementation of various possible actions is of utmost importance. The Panel also concludes that it is in the public interest to look beyond the Grange recommendations for other options that may yield the results intended but at lower cost

2.2 The Value of Statistics

To evaluate objectively the risk of hazard to the public and the probable reduction of that risk through implementing new regulations, the Panel must rely, in part, on statistics and this can pose difficulties. In reviewing accident related statistics involving railways (and indeed anything else), one should always keep in mind that statistics are only of value if a measured happening recurs sufficiently often to give the statistical prediction validity and meaning. Valid statistics can tell us the probability of something happening in the future based on the frequency of occurrence of the same happening in the past (all other things remaining constant). Statistics are of little value in predicting a hap-

qu'il s'agit de prédire un événement peu probable, ou encore un événement qui ne se produit que rarement, ou pas du tout. Il est entendu que bien des catastrophes peuvent se produire. Malheureusement les statistiques ne permettent pas de prévoir les événements peu fréquents qui entraînent des conséquences graves afin que la société puisse en éliminer le risque ou s'y préparer entièrement.

pening which is only a remote possibility, it having occurred very infrequently in the past (or not at all). Many catastrophies are possible. Unfortunately, infrequent events with horrendous results are not always statistically predictable to the point where society can fully plan for or remove the risk.

La façon la plus logique de réduire le nombre de déraillements consiste à accorder la priorité, tant par les efforts faits que par les dépenses engagées, aux causes qui, selon les statistiques, sont à l'origine du plus grand pourcentage de déraillements. Le jury a donc tenu compte de ces facteurs dans ses délibérations. Il ne s'agit pas d'exclure d'autres facteurs, car on peut certainement accroître la sécurité ferroviaire autrement que par une réduction du nombre de déraillements. Il ne faut pas non plus oublier les améliorations qui peuvent être apportées aux wagons pour réduire les possibilités de déraillement ou la perforation en cas de déraillement, ni les mesures qui pourraient être prises pour éviter d'autres genres d'accidents, comme les collisions entre deux trains et entre un train et une automobile. Le jury estime que la seule façon valable d'améliorer la sécurité ferroviaire consiste à étudier le problème dans une optique globale. Il s'agit donc d'en étudier tous les éléments sans opter inconsidérément pour une solution au détriment d'autres qui pourraient être proposées.

The most logical approach to reducing the number of derailments is to put priority of effort and expenditures on those causes which statistically have given rise to the greatest percentage of derailments and that is what the panel in this decision will take into account. One should not be too exclusive though, because there are other possibilities for improving safety than reducing the number of derailments. Not to be forgotten are improvements to rail cars to make them more derailment or puncture proof, and the avoidance of accidents other than derailments such as collisions between trains and between trains and automobiles. The Panel believes that the only valid approach to railway safety is an overall approach trying to make meaningful improvements across the whole field and not going overboard in one option while ignoring or downgrading another.

Dans ce contexte, il convient de faire état des accidents ferroviaires qui se sont produits par le passé et d'en cerner les différentes causes. L'échauffement extrême des roulements, particulièrement des paliers lisses, n'est pas la cause prédominante des déraillements, encore moins de tous les accidents ferroviaires des principales compagnies de chemin de fer au Canada. Au cours des cinq dernières années par exemple, les données du C.T.C.F. révèlent que moins de 10% des déraillements des compagnies CN et CP ont été causés par une surchauffe des paliers lisses. Par contre, le mauvais état des voies ferrées est à l'origine du tiers environ de tous les déraillements.

In this content, it is useful to point out the past record of railway accidents according to their different causes. Burn-offs of bearings, and particularly plain bearings, are not the predominant cause of derailment accidents, let alone of all railway accidents on Canada's major railways. For instance, over the last five years, R.T.C. data indicates that less than 10 percent of train derailments on CN Rail and CP Rail were caused by burn-offs of plain bearings, while track conditions accounted for about one-third of all derailments.

Le C.T.C.F. est conscient de l'importance de ce dernier facteur pour la sécurité ferroviaire. Il a d'ailleurs pris un certain nombre de mesures à cet égard par le passé, mesures qui comprennent

Recognizing the importance of track conditions to rail safety, the R.T.C. has taken a number of measures in the past including not only the normal accident investigations and the more

non seulement la tenue d'enquêtes ordinaires sur les causes d'accidents ferroviaires et d'enquêtes plus officielles en vertu de l'article 226 de la *Loi sur les chemins de fer*, mais aussi l'adoption de programmes d'inspection des voies ferrées et le recueil de données statistiques pertinentes. Le personnel supplémentaire qui vient tout récemment d'être affecté au C.T.C.F. travaille en ce moment à la mise en oeuvre d'un nouveau programme visant à accroître la sécurité des voies ferrées.

formal investigations under section 226 of the *Railway Act*, but also track inspection programs and maintenance of relevant statistics. A new improved track safety program is now being implemented with the additional staff recently made available to R.T.C.

2.3 Les coûts et les avantages de l'amélioration de la sécurité ferroviaire

Les coûts liés aux accidents ferroviaires et à l'interruption des services de chemin de fer peuvent être réduits grâce à des mesures de sécurité. Les économies ainsi réalisées peuvent à leur tour aider à réduire le montant des investissements nécessaires pour accroître la sécurité ferroviaire. De plus, il pourrait être possible de retirer des avantages supplémentaires du simple fait de prendre des précautions pour réduire les risques d'accidents, si ces précautions servaient à accroître l'efficacité dans d'autres secteurs, ce qui entraînerait des avantages économiques ou sociaux à long terme. Le juste milieu ne peut toutefois être déterminé par un simple calcul des coûts et des avantages.

Tout d'abord, la détermination des coûts est un procédé complexe. Ces coûts comprennent les dépenses faites pour prendre des mesures de précaution contre certains dangers. Des investissements massifs sont parfois nécessaires et les conséquences économiques pourraient être pénibles, voire écrasantes, suivant le montant total des investissements et la période sur laquelle ils sont échelonnées. Le coût réel de ces précautions est donc difficile à déterminer.

Les avantages de certaines précautions qui visent à réduire le nombre d'accidents ou leur gravité sont encore bien plus difficiles à déterminer que leur coût. Certaines précautions peuvent contribuer à réduire les risques pour la santé et la vie humaines. La valeur objective de ces avantages est toutefois difficile, sinon impossible à quantifier. Il y a aussi des avantages économiques, car il faut engager d'importantes dépenses pour réparer les dommages provoqués par des accidents, notamment les dommages causés aux sociétés, aux particuliers et à l'environnement. Quel que soit le genre de dommage,

2.3 The Costs and Benefits of Railway Safety Improvement

The cost of damages and of disruptions in railway operations may be reduced by safety measures and these cost savings can reduce the economic significance of capital investments for safety improvement. As well, there may be additional benefits from precautions taken solely to reduce accident risks if these precautions produce efficiencies in other areas which result in long term economic or social benefits. The prudent balance cannot, however, be struck through the application of simple quantitative cost and benefit equations.

To begin with, measuring costs is complex. These costs include money spent on precautionary measures to achieve a certain level of freedom from risk. They may represent massive capital investments. Whether or not the economic impact is burdensome or even crippling can depend as much on the period of time over which the investment is made as on its total magnitude. The true costs of these precautions are then difficult to determine.

The benefits associated with particular precautions to reduce the number or severity of accidents are even more difficult to estimate than are their costs. One aspect of benefit is increased assurance of human health and life. The objective value of these is difficult if not impossible to quantify. Another benefit is money saved which would otherwise be spent to rectify damages resulting from accidents. This includes damages to companies, individuals and the environment. Whether life or property is concerned, however, the amount and type of savings can be assessed only on a probabilistic basis and

l'évaluation des économies qu'il est possible de réaliser ne peut être fondée que sur des simples probabilités, mais il n'y a aucune entente unanime sur la façon de calculer ces probabilités.

Un certain nombre de témoins ont affirmé que la vie humaine n'a pas de prix. D'autres ont déclaré que toute dépense visant à réduire les dangers ou les risques pour la vie humaine est justifiée. Le sujet n'est pas particulièrement agréable, mais le fait est qu'on attache une valeur à la vie humaine d'une façon courante et dans presque tous les secteurs de la société. Les juges fixent tous les jours une valeur pécunière à la vie et aux souffrances humaines. Un certain nombre d'entreprises utilisent, pour leurs propres besoins, des tableaux statistiques fondés sur la valeur attribuée à la vie humaine. Les autorités de la voierie portent ce même jugement lorsqu'elles décident que les niveaux de la circulation ne justifient pas une route à chaussées séparées. Il est évident qu'une route à quatre voies est plus sûre qu'une route à deux voies. Néanmoins, la valeur de la sécurité et des vies humaines ne suffit pas à justifier les dépenses nécessaires à la construction de ce genre de route dans tout le pays. Tous les étés, un très grand nombre de Canadiens perdent la vie dans des accidents nautiques. Ce nombre pourrait être réduit grâce à une application plus rigoureuse des règles de sécurité. Toutefois, les agences responsables doivent toutes travailler dans les limites de leur budget. La protection des plaisanciers et le nombre d'accidents mortels dépendent du montant des fonds accessibles. En fait, il faut pour des raisons pratiques en arriver à un compromis entre la sécurité et les dépenses dans presque tous les secteurs d'activités.

Le jury conclut donc qu'il n'est pas possible de procéder à une évaluation scientifique et numériquement précise de tous les coûts et avantages des mesures destinées à accroitre la sécurité. Il faut non seulement tenter de quantifier tous les aspects, mais aussi de mesurer les facteurs non quantifiables à la lumière de rapports d'experts.

2.4 La sécurité ferroviaire au Canada

Le jury estime que la meilleure façon de déterminer le degré relatif de sécurité des services ferroviaires à l'heure actuelle consiste à analyser les statistiques d'exploitation de grandes compagnies de chemin de fer du Canada par

there is no complete agreement as to how these probabilities are to be calculated.

A number of witnesses suggested that it was not possible to put a value on human life. Others inferred that no expenditure was too great if it would lessen danger or risk to human life. It is not an especially pleasant topic for discussion, but the fact is that a value is put on human lives regularly and in most walks of life. Judges daily put a dollar value on human life and human suffering. Actuarial tables of a number of businesses are based on the valuation, for their purposes, of human lives. When highway authorities decide that traffic levels do not justify a divided highway, they have implicitly placed a value on human life. There is no doubt that a divided highway is safer than a highway with two way traffic. Nonetheless, the value of safety and human lives is not sufficient to justify the expenditure for every highway in the country. Every summer, countless Canadians die in boating accidents. The number could be reduced by more stringent safety rules more actively enforced. However, all the responsible agencies have their budgets, and the level of safety and the level of loss of lives in the boating field depends on how much money is available. Indeed, there are probably few fields of human activity which do not involve some practical compromise between safety and expenditure.

The Panel therefore concludes that the scientific and numerically exact evaluation of all costs and benefits of safety improvement actions is not possible. Balancing the scale requires not only the best attempt at quantifying all aspects, but also the addition to the scales of the weight of non-quantifiable issues, in the light of related expert opinion.

2.4 How Safe are Canadian Railways?

It appears to the Panel that the best method of determining the present relative position of rail services, as far as safety is concerned, is to review the available performance statistics of major Canadian railways with those in the Unit-

rapport à celles des États-Unis. Il ne s'agit pas d'amoindrir l'importance des nombreuses compagnies de chemin de fer secondaires, mais plu tôt de tenir compte du fait que la grande majorité des principaux réseaux sont exploités plus près des agglomérations. À cet égard, une formule acceptable pour mesurer le degré de sécurité des services ferroviaires consiste à déterminer le nombre d'accidents par millions de train-milles.

Les compagnies de chemins de fer CN et CP sont depuis un certain nombre d'années parmi les premières des grandes sociétés ferroviaires de classe I sur le continent nord-américain et leur sécurité se compare favorablement à celle de la plupart des compagnies ferroviaires d'Amérique du Nord qui sont plus petites. Le CN a présenté comme preuve une comparaison entre les statistiques de sécurité depuis 1976 du CN, du CP et de seize grandes compagnies américaines de classe I choisies par le CN. Comparés à ces seize réseaux, le CN et le CP se sont immanquablement classés parmi les trois premiers.

Si on part du principe que dans l'ensemble les chemins de fer nord-américains se préoccupent de la sécurité et sont en général bien administrés et exploités, on pourrait conclure, à partir de ces statistiques, que les Canadiens sont privilégiés puisque nos grandes compagnies sont parmi les meilleures en Amérique du Nord. Au premier abord, on pourrait aussi conclure qu'il n'est pas justifié, à l'heure actuelle, de prendre des initiatives majeures ou d'engager des dépenses importantes pour accroître la sécurité. Dans le cas contraire, les statistiques porteraient sur un groupe médiocre et cela indiquerait simplement que les chemins de fer canadiens sont légèrement au-dessus de la moyenne. Il n'est pas facile de déterminer laquelle de ces deux hypothèses est vraie. Le jury ne peut que conclure que les Canadiens semblent courir moins de risques que les Américains depuis quelque temps, en ce qui concerne les accidents ferroviaires.

D'autre part, les risques d'accidents ferroviaires devraient être étudiés dans le contexte des autres dangers généralement acceptés par le public. Le danger de mort ou de blessures à cause d'une substance dangereuse qui s'échappe d'un wagon par suite d'un déraillement est-il plus grand que les risques auxquels les Cana-

ed States. This is not to disregard the importance of the many smaller railways, but rather reflects the fact that the major systems have by far a greater proximity to population centers. In this regard, an accepted measure of safety performance is the number of accidents realized per million train-miles of service.

CN Rail and CP Rail have for a number of years stood at the head of major Class I North American railways and have compared well with most other smaller North American railways in terms of their safety records. CN Rail presented as evidence a comparison of safety records since 1976 between CN Rail, CP Rail and sixteen U.S. major Class I railways selected by CN Rail. Compared to these sixteen systems, CP Rail and CN Rail have consistently ranked in the top three.

Assuming that taken as a group North American railways are all reasonably safety conscious, well managed and operated, one could conclude from these statistics that Canadians by and large are fortunate to have major railways which are among the best in North America. One could also conclude, at first glance, that no major safety-related initiatives or expenditures are therefore justified at this time. On the other hand, assuming that North American railways as a group are not reasonably safety conscious, well managed and operated, the statistics could merely indicate the performance of a medicore group and that the Canadian railways are somewhat better than average. Which of these two assumptions is correct is not an easy matter to determine. All the Panel can conclude is that the Canadian public seems to face less risk presently and in the recent past than the public in the United States, as far as railway accidents are concerned.

From another point of view, the risk of hazards from railways should be placed in the context of other risks that the public face and generally accept. What relative risk does the average Canadian run of being killed or injured by the release of a dangerous commodity from a train following a derailment compared to the

Comparaison - Statistiques de sécurité - Comparison - Safety Performance
Principales compagnies ferroviaires nord-américaines de classe I -
North American Major Class I Railroads
(Nombre d'accidents rapportés à la FRA* par million de train-milles) -
(FRA Reportable Accidents per Million Train Miles)

	1976	1977	1978	1979	1980
Baltimore and Ohio Railroad	15.0	23.0	18.3	18.8	18.77**
Chesapeake and Ohio Railroad	15.4	16.8	15.0	15.6	15.7**
Consolidated Rail Corp.	12.7	15.1	17.6	14.4	13.19
Norfolk and Western Railway	7.7	7.5	7.4	5.9	6.44
Illinois Central Gulf Railroad	23.2	22.5	24.4	20.4	13.79
Louisville and Nashville Railroad	25.3	25.0	26.7	16.4	14.02
Seaboard Coast Line Railroad	17.7	22.5	19.2	12.9	11.32
Southern Railway	13.0	12.1	12.1	10.1	9.51
Atcheson Topeka and Santa Fe	4.9	5.7	5.9	6.1	6.42
Burlington Northern Inc.	12.5	11.4	13.0	12.4	11.17
Chicago North Western	35.8	35.0	35.0	30.1	28.06
Chicago Milwaukee St. Paul & Pac.	27.8	31.5	36.4	26.6	27.34
Missouri Pacific Railroad	6.0	6.3	5.9	7.8	9.20
Southern Pacific Transportation Co.	10.5	12.1	14.4	14.5	19.88
Union Pacific Railroad	8.3	7.4	9.4	8.1	6.83
Western Pacific Railroad	13.1	15.0	15.3	15.7	14.77
Moyenne - Average of Above	15.51	16.80	17.25	14.73	N/A**
Chemin de fer CP - Canadian Pacific Railway	6.57	4.97	5.22	4.71	5.34
Chemin de fer CN - Canadian National Railway	7.57	6.94	6.51	6.89	5.23
Rang du CP *** - CP Rail Rank***	2	1	1	1	2
Rang du CN *** - CN Rail Rank***	3	3	3	3	1
Moyenne de tous les chemines de fer de classe I des É.-U. - Average of all U.S. Class I Rlys.	12.9	13.6	14.9	12.6	N/A
Moyenne de tous les chemines de fer des É.-U. - Average of all U.S. Railroads	13.2	14.7	15.0	12.8	N/A

* FRA: Federal Railroad Association (É.-U.).
** Chiffres non disponibles - moyenne des 4 dernières années. -
Figures not available - average of last 4 years.
*** Nota: La position du CN et du CP a été établie en fonction de 16 grandes compagnies ferroviaires de classe I des États-Unis et non pas tous les réseaux ferroviaires d'Amérique du Nord. -
Note: Ranking is with the selected 16 major Class I U.S. systems - not all Class I systems in North America.

Source: Pièce CN-31 - Exhibit CN-31

diens s'exposent de façon courante? D'après les statistiques disponibles, le risque est relativement insignifiant.

Au cours des cinq dernières années, personne n'a perdu la vie au Canada par suite d'un déraillement ferroviaire ayant occassionné la fuite d'une substance dangereuse. Le tableau qui suit illustre le nombre d'accidents mortels par types d'accidents:

Nombre approximatif d'accidents mortels par an au Canada

Cause		
Véhicules automobiles	(1)	4,200 à 4,800
Accidents nautiques	(1)	250 à 330
Accidents aériens	(1)	150 à 220
Passages à niveau	(2)	80 à 110
Foudre	(1)	6 à 12

(1) Source: Statistique Canada - Catalogue n° 84-203 de 1975 à 1978.
(2) Source: Comité des transports par chemin de fer, 1975 à 1980.

Aux yeux du public, la plupart des accidents visés par les données susmentionnées ne sont ni catastrophiques, ni spectaculaires. Contrairement aux accidents qui se produisent souvent, on ne peut insérer les accidents catastrophiques (ou les événements imprévisibles qui entraînent la perte de nombreuses vies) dans une catégorie particulière, ni en calculer les risques inhérents. Les risques d'accidents catastrophiques ne sont pas nécessairement en rapport avec la publicité faite à leur sujet et l'intérêt qu'ils suscitent. Dans le cas de déraillements ferroviaires comme celui de Mississauga, le danger de conséquences catastrophiques tient au fait que les wagons-citernes remplis de marchandises dangereuses pourraient éclater soudainement et libérer rapidement leur contenu dans une région très peuplée. L'accident ferroviaire de Mississauga aurait pu être catastrophique si on considère le nombre de personnes qui auraient pu y perdre la vie mais, heureusement, les événements se sont déroulés autrement.

Le danger de catastrophe que présente un accident de ce genre semble toutefois appartenir à la même catégorie que le risque d'une explo-

risk involved generally in modern society? The available statistics suggest that there is, comparatively speaking, an insignificant risk.

Over the last five years, no-one has been killed in Canada as a result of a train derailment involving the release of a dangerous commodity. Comparative frequency of death by other types of accidents follow:

Approximate Canadian Accidental Deaths per Year

Cause		
Motor Vehicles	(1)	4,200 to 4,800
Water-Related	(1)	250 to 330
Air/Space-Related	(1)	150 to 220
Rail/Highway Crossings	(2)	80 to 110
Lightning	(1)	6 to 12

(1) Source: Statistics Canada - Catalogue-84-203 for years 1975 to 1978 rounded.
(2) Source: Railway Transport Committee for years 1975 to 1980 rounded.

Most of the accidents that make-up the above data would not be regarded by the public as catastrophic or spectacular. Catastrophic accidents (or ramdom unpredictable events resulting in a large loss of life) cannot be graded, nor their inherent risks calculated, as can more frequent accidents. Nor should the risk of a catastrophic accident necessarily be equated to the significance of a spectacular or newsworthy accident. The potential for a catastrophe in a Mississauga type derailment lies with the tank car of dangerous commodities and the posibility of its rupturing violently and releasing its cargo quickly over a widely populated area. The Mississauga accident had the potential to become a catastrophe in terms of loss of life, but fortunately, events did not occur in such a way as to result in a catastrophe.

The potentially catastrophic nature of such an accident appears, however, to fall in the same class as the risk of an explosion of a ship un-

sion à bord d'un navire qui décharge des nitrates au port de Montréal, d'un tremblement de terre à Vancouver ou d'une collision entre deux camions chargés de chlore sur une route traversant Halifax. Il ne s'agit pas d'être indifférents, mais, comme des risques existent de toutes parts, il ne faut pas non plus s'affoler. Le jury estime qu'il n'est pas possible d'éliminer le risque d'accidents semblables. Par contre, un très grand nombre de mesures sensées peuvent être prises pour accroître la sécurité du transport ferroviaire, aérien, routier et maritime en général; ces mesures peuvent paraître minimes individuellement et on ne saurait leur donner une grande publicité, mais elles constituent néanmoins le fondement même de la sécurité dans le domaine des transports.

2.5 Résumé

Le jury a tenté d'examiner l'affaire dans un contexte réaliste. On ne peut vivre sans courir de risques et on ne peut réduire les risques sans engager des dépenses. Il est relativement facile de trouver des façons de réduire les dangers pour la vie et la santé, mais il est beaucoup plus difficile d'établir une démarcation entre les moyens acceptables et inacceptables d'accroître la sécurité. Cette tâche est essentiellement celle qu'a entreprise le jury et ses conclusions sont fondées sur cet objectif.

3. Conclusions

3.1 Généralités

Le juge Grange fait observer dans son rapport "(Je conçois... que) conformément à la justice naturelle, l'on n'émette pas une ordonnance qui affecte les droits d'un tiers ou son portefeuille sans donner à celui-ci la chance de se faire entendre." Le jury a entendu les témoignages et les arguments de nombreux groupes différents qui s'estiment ainsi lésés dans cette affaire. Les partisans de la délivrance d'une ordonnance pour mettre en oeuvre les trois recommandations dans l'intérêt du droit du public à la sécurité et leurs adversaires ont fait valoir tour à tour leur point de vue auprès du jury. Les personnes qui prétendent que la mise en oeuvre des recommandations plongerait l'économie dans le marasme et leurs opposants ont aussi eu

loading nitrate in Montreal Harbour, an earthquake in downtown Vancouver or a collision of two tank trucks carrying full loads of chlorine on a thoroughfare in Halifax. This is not to suggest that complacency should reign supreme, but in the overall climate of risk from all causes, neither should panic. The Panel believes that none of these potential accidents can be avoided by trying to make impossible that particular happening. What can be done are the great multitude of sensible actions which will uniformly improve rail, air, highway and marine transportation safety generally; things which may be small individually and not headline-catching, but nonetheless are the very foundation of safety.

2.5 Perspective Summary

The Panel has tried carefully to place the issues before it in a realistic perspective. Life cannot be made risk- free, nor can risks be reduced without costs. Although it is relatively easy to conceive of ways to reduce risks of hazard to life and health, it is far more difficult to draw the line between the ways which produce the desirable enhancement of safety and those which are unacceptable. That essentially was the task before the Panel and it is to this end that these findings are made.

3. Findings

3.1 General

Grange J. in his Report commented that, "In the course of natural justice one does not normally make an order affecting another's rights or pocket book without giving that other a chance to be heard." The Panel has heard evidence and argument from a great number and variety of "others" who perceived themselves to be so affected in this case. The Panel has heard from those who perceived that an order to implement the three recommendations would support the public's right to safety and from those who deny it. Those have also been heard who contend that implementation would be economically devastating and those who contend otherwise. During the hearing the Panel has tried to be diligent in ensuring that all parties have had

l'occasion d'exprimer leurs vues. Au cours de l'audience, le jury s'est efforcé de faire en sorte que toutes les parties puissent présenter les faits et les arguments pertinents.

On a fait ressortir à plusieurs reprises durant l'audience la nécessité de prendre une décision rapidement. Nous partageons pleinement cet avis. Il se peut que d'autres recherches et études complètent dans une certaine mesure les renseignements déjà recueillis sur les faits et aident à la compréhension des points litigieux. Toutefois, la présente enquête a embrassé un grand nombre de questions ainsi que les facteurs physiques, économiques et les facteurs liés aux risques, essentiels dans une analyse coûts-avantages des méthodes pertinentes et applicables dans un avenir prévisible pour améliorer la sécurité ferroviaire. Selon le jury, il est peu probable qu'une analyse plus poussée des faits et une plus grande précision des données puissent apporter dans un délai raisonnable des preuves plus convaincantes que celles sur lesquelles reposent les conclusions. Néanmoins, cette orientation n'a pas facilité pour autant la tâche de formuler ces conclusions.

Le personnel de la Commission canadienne des transports a résumé les multiples témoignages portés devant le jury au cours de l'audience. Ce résumé nous a aidé lors de nos délibérations et pourrait également être d'une certaine utilité, croyons-nous, à d'autres personnes intéressées à cette question dans l'avenir. Nous avons donc demandé au personnel de la Commission canadienne des transports de rédiger un rapport, qui sera rendu public par la suite, renfermant ce résumé ainsi qu'une analyse de l'incidence socio-économique des ordonnances et des règlements prévus dans ces conclusions. Puisqu'il faut faire vite, le jury a choisi de faire connaître immédiatement au public ses conclusions et sa décision, plutôt que d'attendre que le rapport susmentionné soit terminé. Le public pourra toutefois prendre connaissance de ce rapport dans un proche avenir.

3.2 Marchandises dangereuses spéciales

Avant de présenter les conclusions se rapportant aux recommandations 1, 2 et 3 du rapport Grange et aux options y énoncées, il est important de préciser ce que le jury entend par

an adequate opportunity to present relevant facts and arguments.

The need for a speedy decision has been emphasized several times in the course of this hearing. With this, we are in full agreement. Further research and study may add somewhat to factual knowledge and understanding issues. However, the ground covered in this inquiry has been extensive, encompassing the physical, economic and risk factors essential in weighing the costs and benefits of relevant and forseeably available means to improve railway safety. The Panel feels that it is unlikely that further analysis of facts and refinement of detail could significantly improve within any reasonable future timeframe the evidence on which the findings are based. This, nevertheless, has not reduced the difficulty of making those findings.

The extensive amount of evidence offered to the Panel at the hearing has been summarized by Commission staff. This summary has proved useful to us in our deliberations and would, we believe, be useful in the future to others interested in this field. The Panel has therefore directed the staff to prepare a report containing this summary of evidence which will be issued to the public. It is also intended to include a Socio-Economic Impact Analysis of the orders and regulations contemplated in these findings. Because of the need for expeditious action in this matter the Panel has chosen to release its findings and decision now, rather than await completion of the aforementioned report. This report will, however, be publicly available in the near future.

3.2 Special Dangerous Commodities

Before rendering findings with regard to Grange recommendations 1, 2 and 3 and options thereof it is important to clarify the Panel's findings on the definition of the dangerous commodi-

des marchandises dangereuses nécessitant une manutention et une attention particulières.

Le "Livre rouge" classe plus de 3 000 produits parmi les marchandises dangereuses et réglemente leur emballage, leur documentation et leur manutention. Toutefois, ces marchandises ne sont pas toutes qualifiées de dangereuses en raison du grand danger qu'elles peuvent présenter pour le grand public en cas d'accident, ce qui intéresse le jury dans la présente décision.

De nombreux groupes ont fait observer durant l'audience que toute mesure particulière adoptée au sujet de la circulation des trains (comme des restrictions quant à la vitesse ou à la longueur des trains) ne devrait viser que les marchandises qui constituent un grave danger pour le public dans la région entourant l'emprise de chemin de fer si elles se trouvent libérées durant ou après un accident. Le jury partage cet avis. Ces mesures ont pour but de protéger le grand public et devraient donc uniquement s'appliquer aux marchandises susceptibles de faire beaucoup de victimes lorsqu'elles se trouvent libérées.

La composition de la liste des marchandises présentant un risque élevé ou de "marchandises dangereuses spéciales" a provoqué des discussions animées lors de l'audience. Les compagnies ferroviaires et certains expéditeurs ont entériné une liste de trente-quatre marchandises dangereuses, dont sept seulement sont transportées en vrac par chemin de fer (c.-à-d. par wagons complets). D'autres ont proposé la création d'un comité de spécialistes du gouvernement et du secteur privé qui conviendrait d'une liste.

Après examen, le jury a rejeté les deux options ci-dessus. La liste des trente-quatre marchandises omet certaines marchandises très dangereuses transportées en grande quantité par chemin de fer, comme le propane. Étant donné le nombre d'interventions suscitées par cette question et la diversité des opinions des spéciaistes assistant à l'audience, le jury conclut qu'il faudra un temps considérable à n'importe quel comité pour s'entendre sur une liste. Comme on l'a mentionné plus tôt, le jury n'est pas convaincu qu'un retard dans le règlement de tels points sert l'intérêt public en ce moment.

ties which require special handling and consideration.

The "Red Book" classifies over 3,000 commodities as dangerous, and regulates the packaging, documentation and handling of such commodities. However, not all these commodities are classified as dangerous because of the potential high degree of danger that they pose to the general public in the event of an accident, which is the type of danger of concern to the panel in this decision.

There were representations by a number of parties at the hearing to the effect that any special train handling measure (such as train speed or length restriction) which is adopted should only be applicable to commodities that present a significant risk to the public in the area surrounding the railway right of way in the event of a release during or after an accident. The Panel agrees with this view. The intent of these measures is to protect the general public and, therefore their implementation should be limited to those high risk commodities which pose a high risk of death or injury in the event of release.

There was much debate at the hearing as to the content of a list of high risk or "special dangerous commodities". The railways and certain shippers supported a list of thirty-four dangerous commodities, only seven of which are transported by rail in bulk (ie. in full rail car loads). Others suggested that a committee of government and industry experts be established to agree on a list.

The Panel has considered and rejected both of the above options. The list of thirty-four leaves out certain high risk commodities transported by rail in large quantities, such as propane. In view of the degree of discussion and the varying opinions of experts presented at this hearing, the Panel concludes that any committee is likely to take considerable time to come to agreement on a list. As stated before in this discussion, the Panel is not satisfied that the public interest is served by any delay in such matters at this time.

Le Comité des transports par chemin de fer avait dressé, avant l'accident de Mississauga, la liste des marchandises qu'il estime être les plus dangereuses pour le public lorsqu'elles sont libérées. Le jury a donc décidé d'ordonner la mise en oeuvre des mesures discutées dans la présente décision pour ce qui est des marchandises énumérées à l'annexe 3. Ces marchandises dangereuses ont été réparties en deux listes distinctes. La liste 1 comprend les marchandises transportées ces dernières années par wagons complets. Pour sa part, la liste 2 mentionne les marchandises très dangereuses qui n'ont pas été transportées par wagons complets du moins dernièrement. Quand la présente décision renvoie à des marchandises dangereuses spéciales, elle désigne donc les wagons complets de marchandises figurant à l'annexe 3.

Il n'est pas dit que ces listes sont définitives. Nous sommes conscients du fait que l'évolution de la situation, de nouvelles découvertes ou d'autres percées dans la connaissance des propriétés de diverses marchandises appelleront peut-être des ajouts ou des suppressions. Mais étant donné l'urgence de la question, le jury estime devoir dresser une liste des marchandises dangereuses spéciales à l'heure actuelle, même si des modifications doivent lui être apportées dans l'avenir.

3.3 Montage de roulements à rouleaux sur les trains de marchandises dangereuses

Selon la recommandation 1 (a) du rapport Grange, "les trains transportant des marchandises dangereuses de toutes sortes devraient être équipés..." de sorte que "...tous les wagons, qu'ils transportent des marchandises dangereuses ou non, devraient être munis de roulements à rouleaux...".

S'appuyant sur les témoignages entendus, le juge Grange a déclaré ce qui suit au sujet des roulements à rouleaux:

> Les roulements à rouleaux existent depuis des dizaines d'années... On sait maintenant que les ruptures des essieux des wagons à roulements à rouleaux ne représentent qu'une fraction minime de celles enregistrées pour les wagons à paliers lisses. On sait aussi qu'un train n'est pas

A list had been prepared by Railway Transport Committee staff prior to the Mississauga accident. The list contains the commodities, which, in the opinion of the R.T.C. staff, pose the greatest degree of danger to the public in the event of release. The Panel has accordingly decided to direct implementation of the measures discussed elsewhere in this decision with reference to the commodities listed in Appendix 3. These dangerous commodities have been divided into two separate lists. List 1 contains the commodities that have been transported in railway carload lots in recent years. List 2 contains commodities which are very dangerous but have not, at least in recent yeas, been transported in full carload lots. When special dangerous commodities are referred to in this decision, what is meant, therefore, are full carload lots of the commodities listed in Appendix 3.

It is not intended that these lists should be fixed forever. We are cognizant of the fact that additions or deletions may have to be made in the future because of changed conditions, new discoveries or further refinements in knowledge of the properties of various commodities. However, in view of the urgency of this matter, the Panel is of the view that it should decide on a special dangerous commodities list at this time even if further refinements to the list are required in the future.

3.3 Roller Bearings on Dangerous Commodity Trains

Recommendation 1(a) of the Grange report stated, "...trains transporting dangerous goods of any kind should be equipped ..." such that "...all cars whether dangerous goods cars or not should have roller bearings..."

The evidence before Grange J. led him to comment on roller bearings as follows:

> Roller bearings have been with us for decades. We know that journal failure with roller bearings is only a small fraction of that with friction bearings. We also know that a train is only as safe as its weakest car. While a roller bearing journal failure is certainly not unknown and is harder to

sûr si un de ses wagons est dangereux. Bien que la défaillance d'un roulement à rouleaux ne soit pas inconnue et soit plus difficile à déceler visuellement, elle a moins de chance de se produire qu'avec un palier lisse.

Les interventions faisant suite à l'ordonnance de justification et d'autres témoignages ont révélé qu'une grande partie des wagons équipés de paliers lisses appartenant aux compagnies ferroviaires exerçant leur activité au Canada ou loués par ces dernières devraient être munis de roulements à rouleaux conformément à cette recommandation. Seul un faible nombre de wagons seraient soustraits à cette exigence si l'on modifiait les méthodes d'exploitation actuelles. On ne peut dire exactement combien de wagons devront être dotés de roulements à rouleaux, mais le jury estime qu'en théorie, cette recommendation pourrait s'appliquer immédiatement à plus de 100 000 wagons à paliers lisses achetés ou loués par des compagnies ferroviaires basées au Canada et à un nombre considérable de wagons appartenant à des compagnies ferroviaires basées aux É.-U. et qui exercent leur activité sous la juridiction de la Commission canadienne des transports.

Même si les paliers lisses de tous ces wagons étaient immédiatement remplacés par des roulements à rouleaux, les compagnies ferroviaires exerçant leur activité au Canada éprouveraient encore de la difficulté à se conformer entièrement aux recommandations. En effet, les wagons feraient toujours l'objet d'un échange avec les compagnies ferroviaires américaines, lesquelles ne seraient aucunement liées par une ordonnance quelconque de la C.C.T. prescrivant le montage de roulements à rouleaux sur les wagons déjà en service.

De toute façon, les ateliers de montage ne disposent pas de la capacité suffisante pour procéder immédiatement à la modification. Les évaluations diffèrent selon les compagnies ferroviaires, mais il semble qu'il faudrait compter environ dix ans pour transformer tout le parc actuel de wagons à paliers lisses, en tenant compte des programmes futurs de mise hors de service des wagons.

Les coûts estimatifs du montage de roulements à rouleaux sur les wagons existants produits à titre de preuve variaient selon les trans-

detect visually, it is vastly less likely to occur than is a plain bearing failure.

Response to the show cause order and other evidence indicated that a substantial proportion of the plain bearing equipped cars owned or leased by railways operating in Canada would have to be equipped with roller bearings to permit compliance with this recommendation. Modification of current operating practices could marginally reduce the number of cars requiring this retrofit. Although the number of cars requiring the conversion to roller bearings cannot be exactly ascertained, the Panel believes that the immediate implementation of this recommendation could theoretically involve in excess of 100,000 plain bearing cars owned and leased by Canadian-based railways and a large number of cars controlled by U.S.-based railways which operate in Canada under Commission jurisdiction.

Even if all of these plain bearing cars were immediately converted to roller bearing status, it would still be difficult for railways operating in Canada to comply completely. This would be due to the fact that cars would continue to be interchanged with U.S. railways who would not be bound by any order by C.T.C. requiring conversion of rail cars to roller bearing status.

In any event, there is insufficient shop capacity to achieve an immediate conversion. Although estimates varied from railway to railway it appears that complete conversion of the existing plain bearing fleet, considering future car retirement programs, would take about ten years.

Cost estimates of converting plain bearing cars were offered in evidence and varied between carriers and by the method of conversion (i.e. full

porteurs et la méthode de modification utilisée (modification totale ou partielle). De l'avis du jury, l'exactitude de ces évaluations n'est pas capitale; il faut voir surtout l'importance de l'investissement nécessaire. Les preuves montrent que le coût des immobilisations d'un programme complet d'installation en rattrapage de roulements à rouleaux touchant seulement le parc des wagons à paliers lisses des compagnies ferroviaires basées au Canada pourrait bien dépasser 1, 25 milliard de dollars de 1981. De toute façon, l'évaluation la plus modérée le situe à plusieurs centaines de millions de dollars.

Les avis diffèrent quant au pourcentage exact de wagons équipés actuellement de roulements à rouleaux en Amérique de Nord. Selon les dépositions, ce pourcentage fluctuait entre 55 et 70 pour cent. La division des techniques du matériel de *l'American Association of Railroads* (AAR) déclare que 1 254 036 des 1 710 827 wagons en circulation en Amérique du Nord sont équipés de roulements à rouleaux, soit 73,3%. Il appert clairement toutefois que la proportion de wagons dotés de roulements à rouleaux appartenant à des compagnies basées au Canada ou loués par celles-ci, est inférieure à celle des États-Unis ou de l'Amérique du Nord puisqu'elle atteint environ 40 pour cent (les chiffres de 1980 situent ce pourcentage à 39,7 pour le CN et à 38,8 pour CP Rail).

Le rapport Grange soutient la supériorité incontestée des roulements à rouleaux sur les paliers lisses, tant sur le plan de la tenue que de la sécurité du public. De nombreuses preuves détaillées faisant état de la tenue des paliers ont été fournies au jury, ce qui a eu pour résultat de semer le doute quant à la supériorité générale des roulements à rouleaux sur le plan de la sécurité de public, en toutes circonstances.

Il semble au jury que a supériorité des roulements à rouleaux sur le plan de la sécurité ne soit plus aussi solidement établie qu'elle paraissait l'être d'après les preuves déposées devant le juge Grange. Du point de vue de la statistique, on peut évaluer la tenue des paliers au moyen de deux mesures, soit le nombre de wagons-milles par "boîte chaude" (surchauffe constatée) ou le nombre de wagons-milles par défaillance de la boîte d'essieux (à cause d'une surchauffe). La première mesure permet d'évaluer les risques de défaillance d'un roulement en raison de sa conception même, ainsi que l'en-

or partial conversion). The accuracy of these estimates, in the view of the panel , is not as significant as the overall order of magnitude of the investment required. The evidence shows that the capital cost of a complete roller bearing retrofit program of just the Canadian-based railway plain bearing fleet could well be in excess of $1.25 billion (1981 $) and by the most conservative possible estimate would be several hundreds of millions of dollars.

There were differences of opinion on what percentage of the North American car fleet is currently equipped with roller bearings. Estimates made in evidence ranged from 55 percent to 70 percent. The American Association of Railroads (AAR) equipment engineering division informs that 1,254,036 of the 1,710,827 cars in North America are roller bearing equipped (73.3%). What is clear, however, is that the proportion of cars owned or leased by Canadian-based railways that are roller bearing equipped is less that that which is prevalent in the United States or North America, running in the order of 40 percent (1980 figures indicate CN Rail at 39.7 percent; and CP Rail at 38.8 percent).

The Grange Report supported a view that roller bearings are far superior to plain bearings in performance and in terms of public safety. A great deal of detailed evidence was adduced before this panel on the subject of bearing performance, the end result of which was to make it far less evident that roller bearings have an overall advantage in terms of public safety in all circumstances and at all times.

It appears to the Panel that the concept that roller bearings are safer than plain bearings is no longer as strongly established as it appeared to be on the evidence available to Grange J. From a statistical point of view, two measures of bearing performance may be utilized, namely car miles per hot box (ie. when the bearing has been identified as being overheated) or alternatively car miles per burnt-off journal (ie. when the journal has burnt-off). The performance measure of car miles per hot box reflects the bearing's performance from the point of view of potential for bearing failure due to bearing char-

tretien préventif pratiqué par le transporteur La deuxième mesure, le nombre de wagons milles par défaillance due à la surchauffe permet d'évaluer non seulement la tenue et l'entretien, mais aussi l'efficacité du travail des inspecteurs de wagons, la compétence du personnel d'accompagnement des trains, particulièrement au chapitre des visites an défilé, et la capacité des détecteurs de "boîtes chaudes" à déceler une surchauffe avant la défaillance. Autrement dit, le nombre de wagons-milles par "boîte chaude" offre une mesure de l'efficacité technique de la compagnie ferroviaire; il s'agit d'une question interne qui n'a aucun rapport direct avec la sécurité du public. Par ailleurs, le nombre de wagons-milles par défaillance donne une indication plus pertinente du danger auquel est exposé le public à la suite de déraillements causés par une défaillance due à la surchauffe.

Les événements antérieurs présentés à titre de preuves au jury semblent démontrer que de fait, les paliers lisses n'ont pas été aussi sûrs que les roulements à rouleaux. Le nombre de wagons-milles par défaillance due à la surchauffe ou par "boîte chaude" est inférieur à celui qui a été enregistré pour les roulements à rouleaux. Les données annuelles pour le CN montrent que les roulements à rouleaux effectuent de 17 à 18 millions de wagons- milles par "boîte chaude", contre 3 à 7 millions pour les paliers lisses. Par ailleurs, les roulements à rouleaux ont enregistré de 100 à 140 millions de wagons-milles par défaillance due à la surchauffe et les paliers lisses, de 20 à 70 millions.

Cependant, la tendance qui se dessine en apparence dans la performance des paliers lisses par rapport à celle des roulements à rouleaux est également pleine de signification. Au cours des trois dernières années, il est vrai que les roulements à rouleaux ont affiché la meilleure performance mais les paliers lisses ont enregistré des progrès énormes. Au CN, par exemple, depuis 1978, pour les paliers lisses, le nombre de wagons-milles par "boîte chaude" a doublé et celui de wagons-milles par défaillance due à la surchauffe a plus que triplé. La performance des roulements à rouleaux est relativement stable, sinon légèrement à la baisse.

acteristics as well as the degree to which preventive maintenance is practised by the carrier. The measure of car miles per burnt-off journal, on the other hand, reflects bearing performance not only in relation to bearing characteristics and maintenance but also the degree to which car inspectors are successful in their jobs, train crews are adept and adequately performing running inspections, and hot box detectors are able to detect overheated bearings before failure. In other words, the measure of car miles per hot box is an effective measure of the railway's internal performance and really has no direct relevance to the issue of public safety. The measure of car miles per burnt-off journal on the other hand is a more relevant measure of the risk of hazard to the public resulting from derailments caused by bearing failure.

The historical evidence provided to the Panel appears to establish that plain bearings indeed have not been as safe as roller bearings. They have operated fewer car-miles per burnt-off journal than roller bearings, and fewer car-miles per hot box than roller bearings. In the case of CN Rail the yearly data shows that roller bearing hot box performance has ranged from 17 to 18 million car-miles per hot box as compared to 3 to 7 million car-miles per hot box for plain bearings. Roller bearings, on the other hand, experienced 100 to 140 million car-miles per burnt-off journal as compared to 20 to 70 million car-miles per burnt-off plain bearing journal.

Also of significance, however, is the apparent trend in the performance of plain bearings relative to roller bearings. Whereas over the last three years roller bearings still exhibit the better performance, plain bearing performance has substantially improved. Since 1978, for instance, CN Rail plain bearing performance has increased two-fold in terms of million car-miles per hot box and over three-fold in terms of million car-miles per burnt-off journal. Roller bearing performance, on the other hand, is relatively fixed if not slightly declining.

Comparaison de la tenue des paliers - Comparative Bearing Performance

(CN)

	1978	1979	1980
1. Millions de wagons-milles par mise hors de service pour "boîtes chaudes"* - Million Car Miles Per Hot Box Set-Out*			
(a) palier lisse - Plain Bearing	3.4	4.7	6.7
(b) roulement à rouleaux - Roller Bearing	18.4	17.2	7.3
2. Millions de wagons-milles par défaillance due à la surchauffe de la boîte d'essieu - Million Car-Miles Per Burnt-Off Journal			
(a) palier lisse - Plain Bearing	21	22	72
(b) roulement à rouleaux - Roller Bearing	138	102	128

*Nota: À l'exclusion du nombre de mises hors de service pour boîte chaude aux installations terminales; par exemple, on a enregistré en 1980 3,6 millions de wagons-milles par mise hors de service pour boîte chaude dans le cas des wagons à paliers lisses contre 11,4 pour les wagons à roulements à rouleaux. -

*Note: Does not include hot box set-outs at terminals; for instance in 1980 Million Car-Miles Per All Hot Box set- outs was 3.6 for plain bearing and 11.4 for roller bearing.

À la lecture de ces données, le jury conclut que même si les roulements à rouleaux donnent de meilleurs résultats que les paliers lisses, une amélioration récente de la fiche des paliers lisses indique que dans l'avenir, les wagons à paliers lisses ne seront pas beaucoup moins sûrs que les wagons à roulements à rouleaux. Les témoignages montrent en outre que les paliers lisses ont marqué des points dernièrement parce que l'entretien et les inspections ont été faits avec plus de soin. Cette question sera traitée plus loin au point 3.7.

Dans une autre ordre d'idée, les données antérieures révèlent que seulement de 2% à 5% de tous les accidents ferroviaires et de 9% à 17% des déraillements survenus ces dernières années sont imputables à une défaillance des paliers. On constate également une diminution du nombre d'accidents causés par la surchauffe des paliers lisses et un accroissement de ceux occasionnés par la surchauffe des roulements à rouleaux. De fait, en 1980, les déraillements et les accidents imputables à la surchauffe des paliers lisses étaient inférieurs en nombre à ceux causés par la surchauffe des roulements à rouleaux, comme on peut le voir dans le tableau suivant:

From this, the Panel concludes that, although roller bearing performance has been better than plain bearing performance, recent improvements in plain bearing performance indicates that future safety of plain bearings may not be substantially less than that of roller bearings. The evidence also indicates that the recent improvement in plain bearing performance is a result of greater care having been taken in maintenance and inspection functions, an aspect that will be dealt with later in section 3.7.

On another scale of measures, the historical data indicates that bearing failures have accounted for only 2% to 5% of all train accidents, and only 9% to 17% of derailments in recent years. These data also indicate a recent reduction in the number of accidents caused by plain bearing burn-offs and an increase in those caused by roller bearing burn-offs. In fact, in 1980, train derailments and accidents caused by plain bearing burn-offs were less than those caused by roller bearing burn-offs, as seen in the following table.

Données sur les déraillements et les accidents causés par les paliers pour le CN et CP Rail -
CN Rail and CP Rail Bearing-Related Accident and Derailment Data

	1975	1976	1977	1978	1979	1980
1. Nombre d'accidents causés par la surchauffe Number of Accidents Caused by Burn-Offs of						
(a) des paliers lisses - Plain Bearings	35	36	39	22	42	12
(b) des roulements à rouleaux - Roller Bearings	9	2	9	6	18	17
(c) d'un élément indéterminé - Not Identified	3	8	1	12	1	0
2. Pourcentage des déraillements causés par la surchauffe Percentage of Train Derailments Caused by Burn-Offs						
(a) des paliers lisses - Plain Bearings	9.8	10.8	12.2	7.3	12.0	4.0
(b) des roulements à rouleaux - Roller Bearings	2.5	0.6	2.8	2.0	5.2	5.6
(c) d'un élément indéterminé - Not Identified	0.8	2.4	0.3	4.0	0.3	0.0
3. Pourcentage des accidents ferroviaires causés par la surchauffe Percentage of Train Accidents Caused by Burn-Offs						
(a) des paliers lisses - Plain Bearings	2.5	2.7	3.1	1.7	3.1	1.0
(b) des roulements à rouleaux - Roller Bearings	0.6	0.1	0.7	0.5	1.3	1.4

Source: Données du C.T.C.F. - R.T.C. Data

À la lecture des données de 1980, on pourrait conclure que les roulements à rouleaux et les paliers lisses ont une tenue assez semblable sur le plan de la sécurité du public. En se fondant sur l'analyse détaillée des risques inhérents aux options réalisées par M. Swoveland pour le compte des compagnies de location de wagons-citernes, certains ont prétendu que l'installation en rattrapage de roulements à rouleaux sur les wagons de marchandises dangereuses déjà en service aurait une incidence négligeable sur le nombre de déversements de marchandises dangereuses.

Le jury s'inquiète de ce que les conclusions ci-dessus pourraient induire en erreur à long terme, puisque l'accident de Mississauga et la publicité considérable qui l'a entouré peuvent très bien avoir grandement nui à la réputation des paliers lisses en 1980. Devant l'importance de l'accident de Mississauga, les wagonniers, les employés chargés de l'entretien et les inspecteurs des compagnies ferroviaires canadiennes ont dû prendre conscience qu'ils tenaient entre leurs mains la sécurité de leurs collègues et du grand public par surcroît. Par conséquent, tous

From the 1980 data, it could be concluded that there is really very little to choose from in the area of public safety between the two types of bearings. The detailed risk analysis of options conducted by Dr. Swoveland for the tank car leasing companies led to the claim that the retrofitting of plain bearing dangerous commodity cars with roller bearings would result in no appreciable difference in the number of dangerous commodity spills.

The Panel is concerned that the above conclusions could be misleading in the long term, since the plain bearing performance in 1980 may well have been materially affected by the accident which took place in Mississaugua and the very widespread publicity it received. The Mississauga incident ought to have made it clear to every carman, maintenance employee and inspector employed by the Canadian railways that in carrying out their duties, they had in their hands the safety not only of their fellow railway employees, but also of the public at

ces employés ont probablement redoublé d'efforts sur le plan de la sécurité durant cette année. Malheureusement, la mémoire est une faculté qui oublie vite et en l'absence d'efforts concertés de la direction des compagnies ferroviaires et des surveillants pour faire en sorte que la sécurité reste en tête des préoccupations des employés, on peut s'attendre à ce que l'attention et le soin portés à l'entretien et à l'inspection du matériel roulant des compagnies ferroviaires se relâchent graduellement et que les défaillances de paliers reviennent à leur niveau précédent. On a déjà relevé des signes indiscutables d'une telle situation: entre janvier et août de cette année, le CN et CP Rail ont tous deux signalé au C.T.C.F. deux fois plus de déraillements de wagons à paliers lisses dûs à la surchauffe des boîtes d'essieu que durant la même période l'année dernière (le nombre de déraillements est passé de 7 à 15 pour le CN et de 2 à 4 pour CP Rail).

Après examen de toutes les preuves se rapportant aux paliers, le jury a conclu que, de façon générale, les roulements à rouleaux peuvent être plus sûrs puisqu'ils présentent moins de risques de surchauffe, dans des conditions moyennes d'entretien conditions moyennes d'entretien et d'inspection par une compagnie ferroviaire moyenne en Amérique du Nord. L'expérience récente des deux principales compagnies ferroviaires canadiennes semble toutefois démontrer que si le plus grand soin possible est apporté à l'achat des composantes des paliers lisses, à l'entretien de ces paliers et à l'inspection des trains, et si la protection est assurée de façon satisfaisante par des détecteurs de boîtes chaudes, le palier lisse peut être presque aussi sûr que le roulement à rouleaux. Malheureusement, personne ne peut garantir que les compagnies ferroviaires surveilleront comme il convient l'achat des composantes des paliers lisses et que leurs programmes d'entretien et d'inspection seront toujours aussi parfaits que l'ingéniosité de l'homme peut les rendre.

Par ailleurs, le jury ne pourrait refréner une certaine inquiétude s'il était matériellement possible d'équiper instantanément tous les wagons en service en Amérique du Nord de roulements à rouleaux. Il ne pourrait se libérer de cette appréhension, même en connaissant la position générale des compagnies ferroviaires et d'autres groupes sur l'opportunité des roulements à rouleaux, tant du point de vue de la sé-

large. All of those employees were therefore probably doubly safety-conscious during that year. Unfortunately, the human memory tends to be short in matters of this kind, and in the absence of concerted efforts on the part of railway management and supervisory personnel to maintain that safety consciousness at that high level continuously, one could expect a gradual decrease in attentiveness and care in the maintenance and inspection of the railways' rolling stock and a resultant increase in plain bearing failures to their former level. That this phenomenon has already commenced may be evidenced by the fact that plain bearing burnt-off journal derailments reported to R.T.C. from January to August of this year by both CN Rail and CP Rail have each doubled over those from the same period last year (from 7 to 15 for CN Rail and 2 to 4 for CP Rail).

After considering all of the evidence related to bearings, the Panel has concluded that, generally speaking, roller bearings can be safer bearings in terms of probability of burn-offs when looked at in terms of the average maintenance and inspection program of the average North American railway. The recent experience of the two major Canadian railways appears to demonstrate, however, that if the utmost care is exercised in purchasing the components for plain bearings, maintaining these bearings and inspecting trains and if hot box detector protection is adequate, the plain bearing can be made to approach the safety performance of a roller bearing. Unfortunately, no one can guarantee that the railways will in fact continuously exercise appropriate control in the purchase of components for plain bearings or that their maintenance and inspection programs will in all circumstances and at all times be as perfect as human ingenuity can make them.

As well, the Panel would have a feeling of uneasiness if it were physically possible instantaneously to change over all railway cars in North America to roller bearing status. It would have this apprehension even cognizant of the general position of the railway industry and others on the desirability of roller bearings, not only from the safety but also from an economic point of view. The apprehension is that on the short

curité que de l'économie. Le jury craindrait qu'à court terme, le remplacement immédiat de tous les paliers lisses par des roulements à rouleaux ou un accroissement du nombre de wagons à roulements à rouleaux puisse réduire l'aptitude moyenne de la compagnie ferroviaire à repérer assez rapidement une surchauffe des paliers afin d'éviter leur défaillance. Cette situation peut survenir en raison de la possibilité (qui est discutée plus longuement dans la partie traitant de l'espacement des détecteurs de boites chaudes) que les défaillances de roulements à rouleaux se produisent trop rapidement pour qu'on puisse les détecter par les techniques modernes. Ce serait faire preuve d'irresponsabilité que d'ordonner l'installation généralisée immédiate de roulements à rouleaux, même si cela était possible sur le plan pratique et économique, avant que des expériences n'aient fourni de données fiables sur les caractéristiques des roulements à rouleaux en cas d'échauffement.

term, an immediate changeover or indeed an increase of the proportion of roller bearing cars may effectively reduce the railway's average ability to detect overheated bearings quickly enough to prevent burn-off. This is because of the possibility (discussed at greater length in the part of this decision on spacing of hot box detectors) that roller bearings, once they malfunction, can go to destruction too quickly to be adequately detected by present technology. Until experimentation has produced reliable data on the burn-off characteristics of roller bearings, it would be irresponsible to only order a wholesale immediate change-over to roller bearings, even if that were practically and economically feasible.

Du point de vue de l'incidence économique, on s'aperçoit d'une part qu'il faut une mise de fonds importante pour équiper tous les wagons à paliers lisses de roulements à rouleaux, mais que d'autre part, cette modification s'accompagne d'économies au titre des coûts d'exploitation qui sont susceptibles de produire un revenu à partir de cet investissement. Ce revenu n'est peut-être pas aussi élevé que les gains provenant d'autres investissements, mais le jury se rend compte que sur le plan économique, la modification des wagons ne fait pas que saigner les compagnies ferroviaires et qu'en fait, elle est moins grave qu'on serait porté à le croire à première vue.

From the economic impact point of view, while the capital investment required to convert all plain bearing cars to roller bearing status is immense, the evidence shows that there are offsetting operational cost savings arising from the conversion which can yield a return on that investment. Although the return may not be as great as that available from alternative investments, the Panel clearly realizes that the economic impact of conversion is not a one-sided capital drain on the railways, and in fact is materially less than one at first glance would surmise.

Après examen de toutes les preuves se rapportant à la recommandation 1(a) du rapport Grange, le jury conclut que cette recommandation ne peut être appliquée immédiatement pour des raisons très pratiques, c'est-à-dire que l'on dispose de trop peu d'ateliers et de matériaux. Toutefois, le jury estime également qu'il serait souhaitable d'intensifier les programmes actuels des compagnies ferroviaires ayant pour but de remplacer les paliers lisses par des roulements à rouleaux. Cette mesure, tout en n'ayant pas de graves répercussions, améliorerait sensiblement la sécurité du public.

All evidence considered with regard to the Grange Recommendation 1 (a), the Panel concludes that it cannot be implemented immediately for the very practical reasons of limited shop and material availablity. However, the Panel also concludes that an acceleration of the railways' current programs of changeover to roller bearings from plain bearings is desirable and would have some appreciable, though not profound, effect in improving public safety.

De nombreuses preuves ont été apportées concernant la nécessité de garantir le libre échange des wagons à paliers lisses en prove-

Much evident was adduced regarding the need to ensure the unrestricted interchange of plain bearing cars from the United States to Ca-

nance des États-Unis et à destination du Canada. En effet, le jury conclut qu'il serait pratiquement impossible d'adopter des règlements interdisant l'accès au Canada des wagons à paliers lisses américains. Le jury n'estime pas non plus acceptable que le parc ferroviaire canadien soit en retard quant à la proportion de wagons à roulements à rouleaux par rapport au parc nord américain. Elle reconnaît qu'il faudra encore quelques années pour que les compagnies ferroviaires canadiennes disposent de la proportion de wagons à roulements à rouleaux actuellement en service en Amérique du Nord et même pour qu'elles accroissent leur parc au même rythme que l'Amérique du Nord. Après mûre réflexion, le Comité est convaincu que 75 pour cent des wagons payants appartenant aux compagnies ferroviaires canadiennes ou loués par celles-ci seront équipés de roulements à rouleaux d'ici la fin de 1987 et il donnera des directives en ce sens. Dans l'intervalle, les compagnies ferroviaires seront tenues de présenter au C.T.C.F. des rapports provisoires de fin d'année sur cette question. Au point 3.7 du présent document, le jury ordonnera l'élaboration d'autres règlements sur l'inspection qui devraient atténuer le danger que présente le maintien des paliers lisses sur les chemins de fer au Canada.

En outre, le jury prescrira aux compagnies ferroviaires de veiller à ce que tous les nouveaux wagons qu'elles achèteront ou loueront soient dotés de roulements à rouleaux.

Cet objectif d'un parc canadien de wagons payants (achetés et loués) équipés à 75% de roulements à rouleaux d'ici la fin de 1987 s'explique en partie par les points suivants:

a) le parc actuel de l'Amérique du Nord, incluant les wagons qui ne sont ni achetés ni loués par des compagnies ferroviaires, se situe un peu au-dessous de 75 pour cent et augmente à une rythme d'environ 3 ou 4 pour cent par année;

b) approximativement 75 pour cent du parc actuel des compagnies ferroviaires basées au Canada a été construit après 1950; de ce fait, il serait moins coûteux de monter des roulements à rouleaux sur ces wagons que

nadian destinations. Indeed, the Panel concludes that it would be impossible, from a practical point of view, to make regulations that would refuse U.S. plain bearing cars access to Canada. Neither does the Panel consider it acceptable for the Canadain railway fleet to fall behind, in terms of the proportion of roller bearing cars prevalent in the North American fleet. The Panel recognizes that it will take a number of years for Canadian railways not only to reach the current proportion of roller bearing cars in the North American fleet, but also to equal the North American growth in roller bearing cars. After due deliberation, the Committee is convinced and therefore will direct that Canadian railways will each attain a 75 percent proportion of their owned and leased revenue car fleet equipped with roller bearings by year-end 1987. In the interim, year-end reports on the progress of this conversion shall be submitted by the railways to the R.T.C.. The panel will, in section 3.7 herein, order additional inspection regulations which should help reduce the risk from continued use of plain bearings on Canadian railways.

In addition, the Panel will direct the railways to ensure that all cars newly acquired or leased by them shall be equipped with roller bearings.

The goal of having Canadian based railways attain a 75 percent roller bearing equipped revenue fleet (owned and leased) by year-end 1987 is related in part to the following points:

(a) the present North American fleet (including non-railway owned and leased cars) is slightly less than 75 percent and is increasing at about 3-4 percent per year;

(b) roughly 75 percent of the existing Canadian-based railway fleet was manufactured after 1950 and thereby conversion to roller bearing for these cars need not involve the expense associated with converting

de modifier les wagons construits avant 1950 pour qu'ils répondent aux exigences de l'AAR;

c) les compagnies ferroviaires ne devraient pas être obligées de confier à des sous-traitants de grands travaux d'installation de roulements car leurs ateliers leur permettent de les faire elles-mêmes; il faut tenir compte de leurs taux prévus de retrait du service de wagons, du remplacement des wagons retirés du service et de l'acquisition de nouveaux wagons pour répondre à la forte croissance du trafic prévue.

Les coûts d'immobilisations du programme de montage de roulements à rouleaux sera fonction:

a) du nombre réel de wagons à paliers lisses retirés du service au cours des six prochaines années (de 4 000 à 5 000 par année probablement);

b) du nombre de wagons à paliers lisses que les compagnies auraient doté de toute façon de roulements à rouleaux (de 1 000 à 1 500 par année probablement); et

c) du nombre de nouveaux wagons à roulements à rouleaux achetés par les compagnies ferroviaires pour remplacer les wagons retirés du service et pour satisfaire à de nouvelles demandes.

Le coût unitaire de la modification des wagons devrait correspondre au coût le plus bas de la modification des wagons construits après 1950. Si une compagnie souhaite, outre cette simple modification, remplacer les bogies par exemple, elle ne peut invoquer la présente décision pour justifier le coût de ce remplacement. On estime qu'au plus 4 500 à 6 000 wagons à paliers lisses devront être modifiés chaque année pendant six ans en vertu de la présente décision. Par conséquent, le coût d'immobilisations estimatif varie entre 27 à 42 millions de dollars par année pendant six ans soit probable-

pre-1950 cars to meet AAR requirements;

(c) the railways should not have to contract-out major amounts of bearing conversion work as their shop capacity should suffice - considering their planned car retirement rates, replacement of retired cars and acquisition of new cars to accommodate sizeable forecasts of traffic growth.

The capital cost of implementing the roller bearing conversion program will depend on:

(a) the actual number of plain bearing cars that are retired over the next six years (probably 4,000 to 5,000 per year);

(b) the number of plain bearing cars that the railways would have otherwise converted to roller bearings (probably 1,000 to 1,500 per year); and

(c) the number of new roller bearing cars acquired by the railways to replace retirements and to accommodate new traffic offerings.

The unit cost of conversion should be assessed as the lowest cost to convert cars manufactured post-1950. If a railway wishes to do more than a simple conversion, including truck replacement for instance, then the cost of same is not attributable to this decision. The estimated maximum number of plain bearing cars that will have to be converted solely as a result of this decision is 4,500 to 6,000 cars per year for six years. The estimated capital cost of doing this therefore is $27 million to $42 million per year for six years or probably less than 20 percent of the railway estimated cost of implementing the

blement moins de 20 pour cent du coût estimé par les compagnies ferroviaires pour appliquer la recommandation du rapport Grange ayant trait aux roulements à rouleaux.

Évidemment, le coût d'immobilisations du remplacement des paliers lisses par des roulements à rouleaux ne traduit en aucune façon l'incidence économique nette de cette initiative sur les compagnies ferroviaires. Les preuves démontrent que sur le plan de l'exploitation, les roulements à rouleaux permettent de réaliser des économies importantes. Un spécialiste témoignant pour une compagnie ferroviaire et un expert-conseil représentant une autre partie ont prétendu au cours de l'audience que le remplacement des paliers lisses par des roulements à rouleaux réduit les frais d'exploitation des compagnies ferroviaires. On ne peut donc soutenir que le coût net de ce programme est presque égal au coût d'immobilisations. On ne peut pas non plus attribuer le coût net (en admettant que cela soit un coût et non une économie à long terme) à l'acheminement de marchandises dangereusees réglementées parce que le coût net se répartit sur tous les wagons pour des raisons de sécurité.

3.4 Modification des wagons-citernes

Généralités

La recommandation 1 énonce aux alinéas (b), (c) et (d) que:

> ... les trains transportant des marchandises dangereuses de toutes sortes devraient être équipés ... de sorte que
>
> ... tous les wagons-citernes devraient avoir des attelages à double plateau;
>
> ... tous les wagons-citernes 112 et 114 devraient être dotés de déflecteurs et d'une protection thermique;
>
> ... tous les wagons-citernes 111 et 114 munis d'un dispositif de vidange par le bas devraient être équipés d'une protection du dispositif de vidange par le bas.

Cette partie de la première recommandation du rapport Grange traite des dispositifs techniques susceptibles d'améliorer la sécurité des wagons-citernes en diminuant les possibilités qu'un wagon-citerne soit éventré et libère sa charge en

Grange recommendations related to roller bearings.

Of course, the capital cost of implementing the roller bearing conversion in no way reflects the net economic impact of implementation on the railways. The evidence indicates that there are significant operational cost savings of roller bearings relative to plain bearings. An expert railway witness and a consultant for another party to the hearing claimed that roller bearing conversion yields an internal rate of return to the railways. One cannot therefore claim that the net cost of this program is in the order of the capital cost. Neither can the net cost (if indeed it is a cost and not a saving on the long term) be attributed to required movement of regulated dangerous commodity traffic offerings for it relates to all cars for overall safety reasons.

3.4 Tank Car Modifications

General

Recommendation 1(b), (c) and (d) stated that;

> ... trains transporting dangerous goods of any kind should be equipped... so that
>
> ... all tank cars should have double shelf couplers;
>
> ... all 112 and 114 tank cars should have head shields and thermal protection;
>
> ... all 111 and 114 tank cars which have bottom fittings should have bottom fitting protection.

This part of the Grange recommendation number one addresses technical safety improvements to tank cars which decrease the chance of those tank cars rupturing and releasing their contents when subjected to the myriad of forces

cas de déraillement. De nombreuses initiatives ont été prises sur ce plan ces dernières années en ce qui a trait aux wagons-citernes en Amérique du Nord. En général, le Canada et les États-Unis ont suivi la même ligne directrice. On le comprend si on considère la nécessité de garantir que l'échange international de wagons-citernes se fasse sans heurt.

present when a derailment occurs. In this area of concern, a number of tank car related initiatives have been taken in North America in the recent past. In general, there has been a similarity in such initiatives in Canada and the United States. This is understandable when one considers the necessity for the smooth international interchange of railway tank cars.

Les États-Unis ont connu une épidémie d'accidents comme celui de Mississauga vers la fin des années 1960 et au début des années 1970. Des déraillements accompagnés d'incendies et de libération de marchandises dangereuses se sont notamment produits. Les organismes des gouvernements canadien et américain, l'AAR, les propriétaires et les constructeurs de wagons-citernes ont depuis lors pris des mesures qu'ils estiment justifiées étant donné les circonstances et qui visent à ramener à un niveau acceptable pour le public le risque que ces accidents se reproduisent. Les plus marquantes ont été les modifications apportées aux gros wagons (c.-à-d. aux wagons-citernes 112 et 114). À ce sujet, il est bon de remarquer que les grandes compagnies ferroviaires canadiennes sont affiliées à l'AAR et étaient donc visées par les conclusions de cette dernière sur les modifications à apporter aux wagons- citernes. De la même façon, il importe de noter l'absence apparente de pression concertée de la part du public américain à l'heure actuelle pour que d'autres mesures, parfois plus sévères, soient prises, comme celles qui ont été réclamées devant la Commission d'enquête Grange ou le présent jury. On pourrait alors conclure que le public américain suppose que ses compagnies ferroviaires sont gérées et exploitées en tenant raisonnablement compte de la sécurité.

In the United States, a rash of Mississauga-type accidents occurred in the late 1960's and early 1970's. These involved derailments with fires and release of dangerous commodities. Canadian and United States Government agencies, the AAR, and tank car owners and manufacturers have since taken those steps which they consider justified in the circumstances aimed at reducing to a publicly acceptable level, the risk of recurrence of those types of accidents. Most notable have been modifications to the jumbo cars (i.e. Specifications 112 and 114 tank cars). In this regard, it is worthy to note that major Canadian railways belong to the AAR and were thereby party to AAR conclusions on tank car retrofit requirements. As well, it is significant to note that there is at present apparently no concerted public pressure in the United States for additional or more stringent measures such as many of those demanded before the Grange Inquiry or before this panel. From this, one could conclude that the United States public assumes its railways are managed and operated in an acceptably safety conscious way.

Dans son étude des recommandations du rapport Grange, le jury a néanmoins prêté une oreille attentive à ces recommandations et à d'autres qui, en général, dépassent les prescriptions que la loi impose aux compagnies ferroviaires américaines.

In reviewing the Grange Recommendations, the Panel nevertheless has been open to these and other recommendations which generally speaking go beyond the requirements imposed by law on railways in the United States.

La plupart des wagons-citernes appartiennent à des expéditeurs ou à des compagnies de location. Les compagnies ferroviaires possèdent seulement un nombre limité des wagons-citernes utilisés pour le transport des marchandises dangereuses.

Most tank cars are owned by shippers or tank car leasing companies. Railway companies own every four tank cars used for transporting dangerous commodities.

Lors de l'audience, trois des quatre compagnies canadiennes de location de wagons-citernes ont comparu conjointement. Le jury a donc été suffisamment informé de l'ampleur de la flotte canadienne et de toutes modifications et améliorations apportées auxdits wagons-citernes.

Three of the four tank car leasing companies which operate in Canada appeared jointly at the hearing. The Panel was thus provided with evidence on the size and content of the Canadian tank car fleet and the current state of tank car modifications and improvements.

Types de wagons-citernes

Toute modification apportée à un wagon-citerne doit être envisagée en fonction de la conception particulière du wagon-citerne. Différents types de wagons-citernes servent à transporter diverses marchandises dangereuses selon les caractéristiques de celles-ci. Le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer de la C.C.T. (le Livre rouge) renferme des spécifications détaillées pour la construction de ces wagons. Le Livre rouge prescrit également les marchandises que peut transporter chaque type de wagon. Avant d'aborder chaque partie de la recommandation 1 (b), (c) et (d) du rapport Grange, il serait bon de passer en revue les grandes catégories de wagons-citernes et leur importance.

Tank Car Types

Any tank car modification has to be considered in relation to individual tank car design. Different types of tank cars are required for different varieties of dangerous commodities depending on the properties of the commodity involved. Detailed specifications for the construction of these cars are prescribed in the C.T.C. Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail (the Red Book). The Red Book also prescribes which commodities can be carried in each type of car. Before dealing with each part of Grange Recommendation 1 b), c) and d), it is worthwhile to review the general types of tank cars and the significance of these different types of cars.

Les wagons-citernes 103 et 111 servent à transporter des liquides inflammables, des acides et d'autres matières corrosives. Ces deux types de wagons ne sont pas pressurisés; par conséquent, ils ne transportent pas de produits sous pression. Les wagons 111 peuvent être isolés ou non selon la nature de leur chargement, tandis que les wagons 103 ne le sont jamais.

Specification 103 and 111 tank cars are used for transporting flammable liquids, acids and other corrosives. Both are non-pressurized cars and thus carry products which are not transported under pressure. Specification 111 cars may or may not be insulated depending on the commodity carried, while the 103 cars are always non-insulated.

À l'origine, les wagons 112 n'étaient pas isolés, mais par contre pressurisés. Les wagons 114 constituent une version légèrement modifiée des wagons 112. Par suite du programme de rattrapage qui a pris fin le 30 juin 1981, tous les wagons transportant des gaz inflammables ont été munis d'un système de protection thermique ou d'isolement. Les wagons 105 sont pressurisés et ont toujours été isolés jusqu'à un certain point (le degré d'isolation variant selon le type de wagon 105). Certains wagons 105 ne sont pas suffisamment isolés pour satisfaire à la même norme que les wagons 112 et 114 modifiés, mais ils sont tous dotés d'un meilleur système de protection thermique que les wagons 112 et 114 non isolés.

Specification 112 cars were originally constructed as non-insulated, pressurized tank cars. Specification 114 cars are slightly modified 112 cars. The retrofit program, which was completed by June 30, 1981, resulted in thermal protection or insulation being added to all such cars used to transport flammable gases. Specification 105 cars are pressurized cars which have always been constructed with some insulation (although the amount varied with the particular type of 105 car). Some 105 cars do not have sufficient insulation to meet the same standard as the retrofitted 112 and 114 cars, although all are better protected than the non-insulated 112 and 114 cars.

Les wagons 112, 114 et 105 sont utilisés pour transporter des gaz comprimés inflammables et

Specification 112 and 114 cars are used to transport flammable and non-flammable com-

ininflammables, c'est-à-dire des produits transportés sous pression. Par contre les wagons 105 sont les seuls wagons autorisés pour le transport de certains produits comme le chlore.

De façon générale, les produits les plus dangereux pour le grand public sont expédiés dans des wagons 112, 114 et 105.

Attelages à double plateau

Les attelages à double plateau sont de toute évidence des dispositifs de sécurité très utiles pour des wagons- citernes transportant des marchandises dangereuses. Ils ont comme fonction d'empêcher que les wagons-citernes se détachent accidentellement durant les mouvements de trains et les accidents et d'éviter les perforations aux extrémités des wagons-citernes adjacents. Ce type de perforation est responsable de la plupart des pertes de chargement en cas de déraillement. En empêchant les wagons de se détacher, les attelages à double plateau diminuent considérablement le risque d'une perte de chargement dans la plupart des accidents.

En vertu de l'*Ordonnance générale 1979-1 Rail* de la C.C.T. en date du 22 janvier 1979, tous les wagons-citernes 112 et 114 devraient être équipés d'attelages à double plateau au 31 mars 1979. Les trois compagnies de wagons- citernes ayant comparu à l'audience ont témoigné que tous les nouveaux wagons-citernes construits au cours des trois dernières années ont été munis d'attelages à double plateau. Cependant, certains wagons-citernes 105, 103 et 111, antérieurs à cette époque, transportent encore des marchandises dangereuses sans être dotés de ces attelages. Les wagons 105 transportent les marchandises les plus dangereuses pour le grand public; c'est pourquoi la Commission les place en tête de liste pour l'installation d'attelages à double plateau. Il sera donc interdit aux compagnies ferroviaires d'utiliser après le 30 juin 1982 tout wagon 105 non doté d'attelages à double plateau pour transporter une marchandise réglementée quelconque. La même directive s'appliquera après le 28 février 1985 aux wagons-citernes 103, 111 et aux wagons répondant à une autre spécification de la C.C.T. qui acheminent les produits réglementés généralement moins dangereux. À compter d'aujourd'hui, tous les nouveaux wagons-citernes devront être munis d'attelages à double plateau.

pressed gases (i.e. products transported under pressure). Specification 105 cars are also used to carry such products, but there are certain products (such as chlorine) that can only be transported in 105 cars.

Generally speaking, the products that pose the most danger to the general public are carried in Specification 112, 114 and 105 cars.

Double Shelf Couplers

The evidence is clear that double shelf couplers are very worthwhile safety features for tank cars carrying dangerous commodities. They act to prevent or deter unintentional uncoupling of tank cars during train operations and accidents and the resultant punctures in the heads of adjoining tank cars. This type of puncture is one of the most prevalent causes of lading loss in derailment situations involving tank cars. By preventing uncoupling, double shelf couplers significantly reduce the risk of loss of lading in most accident circumstances.

Pursuant to C.T.C. *General Order 1979-1 Rail* dated January 22, 1979, all Specification 112 and 114 tank cars have been required to be equipped with double shelf couplers since March 31, 1979. The three tank car companies who appeared at the hearing testified that all new tank cars built in the last three years have been equipped with double shelf couplers. There are, however, still Specification 105, 103 and 111 tank cars built before that time which are transporting dangerous commodities without the benefit of double shelf couplers. Because 105 cars carry the most dangerous commodities to the general public, the panel places a priority on equipping such cars with double shelf couplers. Railways will therefore be directed not to accept for transport after June 30, 1982, any Specification 105 car which is carrying any regulated commodity and not equipped with double shelf couplers. The same directive will apply to acceptance of 103, 111 and other C.T.C. Specification tank cars carrying the generally less dangerous regulated products after February 28, 1985. Effective immediately, all new tank cars should be equipped with double shelf couplers.

Boucliers d'extrémité et protection thermique

L'*Ordonnance générale 1979-1* de la C.C.T. prescrivait que tous les wagons-citernes 112 et 114 soient munis d'un système de résistance à la perforation des extrémités des wagons (boucliers d'extrémité) et que tous les wagons-citernes de ce type transportant des gaz inflammables soient équipés d'un système de protection thermique. Ce programme de rattrapage a pris fin le 30 juin 1981.

Le jury a entendu des témoignages qui indiquent que, si jusqu'à présent on n'a relevé aucun accident mettant en cause des wagons-citernes 112 et 114 chargés de produits comme de l'ammoniac et des fluorocarbures, dont un système de protection thermique aurait pu atténuer la gravité, de tels wagons-citernes pourraient néanmoins éclater. L'éclatement d'un wagon transportant un produit semblable peut causer des dégats considérables sur une superficie encore plus grande que s'il s'agissait de gaz de pétrole liquéfié. Le jury a donc conclu qu'un système de protection thermique devait être installé sur tous les wagons-citernes 112 et 114 encore en service. Ce programme de rattrapage devrait prendre fin le 31 décembre 1982.

À l'heure actuelle, des demi-boucliers d'extrémité et des boucliers d'extrémité complets satisfont aux exigences du système de résistance à la perforation des extrémités des wagons prescrit par l'*Ordonnance générale 1979-1 Rail*. Des témoins ont déclaré au jury que le nombre de cas de perforation a considérablement baissé depuis l'installation de boucliers d'extrémité et d'attelages à double plateau. Cependant, on a enregistré au moins une perforation ces dernières années au-dessus d'un demi-bouclier d'extrémité d'un wagon-citerne. Cela n'est pas suffisant pour que l'on change les boucliers d'extrémité des wagons en service. Le jury estime toutefois que des boucliers d'extrémité complets devraient être installés à l'avenir sur tous les nouveaux wagons et dans le cadre de tout programme de rattrapage ultérieur, de préférence aux demi-boucliers.

Les recommandations du rapport Grange sur cette question concernaient uniquement les wagons-citernes 112 et 114, mais le jury a également entendu des témoignages sur les wagons 105, qui transportent souvent les mêmes pro-

Head Shields and Thermal Protection

C.T.C. *General Order 1979-1* required that all Specifications 112 and 114 tank cars be equipped with a tank head puncture resistance system (i.e. head shields) and that all such tank cars carrying flammable gases be equipped with a thermal protection system. This retrofit program was completed by June 30, 1981.

The Panel heard evidence which indicated that, although up to this point in time there has not been an accident problem with 112 and 114 tank cars carrying products such as anhydrous ammonia and fluorocarbons which would have been alleviated by thermal protection, it was possible for tank cars containing such products to violently rupture. A violent rupture involving such products could well prove disastrous for an even larger area than a violent rupture of a tank car carrying liquefied petroleum gas. The Panel has thus concluded that all remaining 112 and 114 tank cars should be retrofitted with thermal protection. This should be completed by December 31, 1982.

Presently, both full and half head shields satisfy the requirements of the tank head puncture resistance system as prescribed by *General Order 1979-1 Rail*. The Panel heard evidence that the number of punctures has dropped considerably with introduction of head shield protection and double shelf couplers. However, at least one puncture has occurred in the last few years above the line of a half-head shield of the head of a tank car. This is not sufficient evidence to justify changing the head shields on existing cars. However, it is the Panel's view that new cars and any further retrofitting should utilize the full rather than half head shield protection system.

Although the Grange recommendations in this area dealt only with 112 and 114 tank cars, the panel also heard evidence related to 105 cars, which carry many of the same kinds of products as the 112 and 114 tank cars. There are a

duits que les wagons-citernes 112 et 114. Différents types de wagons 105 sont actuellement en service et le système de protection de chacun varie selon les spécifications du wagon. Certains wagons 105 sont déjà équipés de systèmes de protection thermique et de résistance à la perforation des extrémités des wagons équivalents à ceux que l'on retrouve sur les wagons-citernes 112 et 114 modifiés.

Par conséquent, le jury a décidé que tous les nouveaux wagons 105 construits après le 31 décembre 1981, sauf ceux qui seront construits pour supporter une pression d'utilisation de 500 livres par pouce carré ou plus, doivent être équipés d'un système de résistance à la perforation des extrémités des wagons équivalent à celui qui est prescrit en ce moment pour les wagons-citernes 112 et 114 (bouclier d'extrémité complet). Tous les wagons 105 construits après le 31 décembre 1981 devront également être munis d'un système de protection thermique semblable à celui qui est exigé actuellement pour les wagons-citernes 112 et 114. Certains wagons 105 satisfont déjà à cette exigence étant donné leurs spécifications, mais les constructeurs de wagons-citernes devront veiller à ce que tous les nouveaux wagons 105 répondent aux normes de protection thermique après le début de la nouvelle année.

Dispositifs de vidange par le bas

Certains wagon-citernes ont des dispositifs de vidange par le bas. Si ces dispositifs dépassent sous le wagon et ne sont pas protégés au moyen de patins par exemple, il y a de fortes chances pour qu'ils soient arrachés lors d'un déraillement et pour que le produit soit déversé.

Le Comité des transports par chemin de fer a admis dans le passé l'existence de ce problème dans le cas des wagons d'un train-bloc transportant de l'acide sulfurique. On a exigé il y a quelques années l'installation d'une protection pour ces dispositifs sur les wagons déjà en service.

L'AAR s'est également intéressée au problème et a ordonné le montage en rattrapage d'une protection sur certains wagons, selon le danger présenté pour les personnes et pour l'environnement et le volume de la charge. Outre

number of different types of 105 cars and the degree of protection each has varies with the design specifications of the car. Some 105 cars already possess the equivalent of the tank head puncture resistance and thermal protection present on retrofitted 112 and 114 tank cars, but others do not.

The Panel has, accordingly, decided that all new 105 cars, constructed after December 31, 1981, with the exception of those built to a service pressure of 500 or more psi, shall be equipped with a tank head puncture resistance system equivalent to that now required for 112 and 114 tank cars (i.e. a full head shield). All 105 cars constructed after December 31, 1981 shall also be equipped with thermal protection equivalent to the present requirement for 112 and 114 tank cars. Some 105 cars already meet that requirement by virtue of the design specifications of the car, but tank car manufacturers will have to ensure after the beginning of the new year that all new 105 cars meet these thermal protection standards.

Bottom Fitting Protection

Some tank cars have bottom outlets. When such outlets are not recessed into the tank and are not otherwise protected (e.g. by skid plates), there is a great risk of the bottom outlet being sheared off in a derailment and the product consequently being spilled.

This problem has been recognized previously by the Railway Transport Committee in relation to the unit train sulphuric acid cars. These cars were required to be retrofitted with bottom outlet protection a number of years ago.

The AAR has also been concerned about this problem and has required retrofit of some cars depending on the danger (both to human beings and to the environment) and the volume of the product being carried. This Association has ex-

les dispositifs de vidange par le bas, l'AAR a examiné tous les autres types d'éléments en saillie, comme les carters et les dalots. L'AAR procède actuellement à la révision de son calendrier d'installation en rattrapage.

Ce type de rattrapage est d'autant plus difficile à réaliser qu'il faut prendre en considération les différentes sortes d'éléments en saillie et de wagons, ces facteurs influant sur le type de protection choisi. Le coût d'immobilisations varie également selon ces facteurs, mais on l'évalue en moyenne à au moins 3 000 dollars par wagon soit environ 22 millions de dollars pour tout le parc du Canada.

Le Comité est convaincu que le programme de l'AAR permet d'accomplir des progrès sur cette question. Cependant, il n'estime pas approprié de donner carte blanche au secteur privé. Le jury a donc prescrit que tous les nouveaux wagons dotés d'un dispositif de vidange par le bas ou dont le fond comporte d'autres éléments en saillie construits après le 31 décembre 1981 devront être pourvus d'un système de protection de ces dispositifs comme il est précisé dans les spécifications de l'AAR relatives aux wagons-citernes ou que ces éléments devront être placés en retrait par rapport à la surface de la coque de la citerne.

Pour ce qui est des wagons-citernes en service, nous avons demandé au Comité de révision technique des marchandises dangereuses de préparer un calendrier d'installation en rattrapage recommandé pour les wagons qui transportent des produits figurant sur la liste des marchandises dangereuses spéciales et de le présenter au Comité des transports par chemin de fer avant le 1er février 1982. Le Comité de révision technique des marchandises dangereuses doit également préparer un calendrier semblable pour les autres wagons transportant des marchandises dangereuses, qu'il soumettra d'ici le 1er juin 1982.

3.5 Détecteurs de boîtes chaudes

La recommendation n° 2 du rapport Grange énonce:

> Sous réserve de la recommandation 3, les routes de trains, transportant des mar-

amined not only bottom outlets but also other bottom discontinuities, such as sumps and washouts. The AAR retrofit schedule is presently under review by that organization.

This form of retrofit is complicated by the need to take into account the different types of bottom discontinuities and of car construction, each of which have an effect on the type of protection required. The capital cost also varies with these factors, but it is estimated to average at least $3,000 per car for a total of about $22 million for the Canadian fleet.

The Committee is satisfied that progress is being made in this area through the AAR program. However, the Committee is not satisfied to leave this matter completely to industry action. Therefore, the Panel has decided that all new cars equipped with bottom outlets or bottom discontinuities, built after December 31, 1981, shall have such outlets protected as set out in the AAR Specifications for Tank Cars or recessed below the surface of the tank shell.

With regard to existing tank cars, we have directed the Dangerous Commodity Technical Review Committee to prepare a recommended retrofit schedule for cars carrying products on the Special Dangerous Commodity list and submit it to the Railway Transport Committee by February 1, 1982. The Dangerous Commodity Technical Review Committee has also been directed to prepare a recommended retrofit schedule for other cars carrying dangerous commodities and submit it by June 1, 1982.

3.5 Hot Box Detectors

Recommendation two of the Grange Report stated:

> Subject to Recommendation Three, the routes of any trains carrying dangerous

chandises dangereuses, et traversant des agglomérations seront protégées par des détecteurs de boîtes chaudes. Nul point de l'agglomération ne se situera à plus de 20 milles d'un tel détecteur.

Le juge Grange précise que par "agglomération", il entend "...une concentration de population à proximité de la voie, forte d'au moins 500 personnes."

Généralités

Le programme d'équipement en détecteurs de boîtes chaudes de CN Rail est considérablement en avance sur celui de CP Rail. Au cours de la présente audience, le Comité des transports par chemin de fer a émis une ordonnance (voir l'annexe 5) enjoignant à CP Rail de mettre en oeuvre un programme accéléré d'équipement de détecteurs de boîtes chaudes qui lui permettrait d'offrir une protection sensiblement égale à celle de CN Rail à la fin de 1983. Le jury estime que ce programme offre un niveau minimal de protection. À défaut de tout dispositif détecteur embarqué avant 1983, le jury conclut également que le nombre de détecteurs de boîtes chaudes prévus par les chemins de fer doit être augmenté.

La plupart des chemins de fer nord-américains, y compris CN et CP Rail, usent de critères semblables pour décider de l'emplacement précis des détecteurs de boîtes chaudes sur leurs voies respectives. On ne monte pas de détecteur aux endroits de la voie où les freinages sont fréquents, où l'entretien des appareils est difficile et où les actes de vandalisme sont les plus probables. Le jury s'accommode de ces critères et, de ce fait, ne préconise pas un espacement précis et uniforme des détecteurs sur l'ensemble d'un réseau. Par contre, le jury s'oppose à la règle générale d'espacement de 25 à 30 milles entre détecteurs ou entre détecteur et gare.

CN Rail et CP Rail ont poursuivi leur programme d'équipement en détecteurs de boîtes chaudes en s'appuyant sur leur expérience des boîtes chaudes décelées à des points et à des moments définis. Ainsi l'équipement a principalement visé à faciliter la circulation des mar-

goods through built-up areas should be protected by hot box detectors. No point within the built-up area should be more than 20 miles from hot box detector protection.

Grange J. said with regard to what constitutes a "built-up area" "... I have in mind any concentrated centre of population in the proximity of the track containing 500 or more people."

General

The hot box detector installation program of CN Rail has been considerably in advance of that of CP Rail. In the course of this public hearing, the Railway Transport Committee issued an Order (see Appendix 5) requiring that CP Rail implement a stepped up hot box detector installation program which would result in CP Rail having reached approximately the same level of hot box detector protection as CN Rail by year end 1983. It is the Panel's view that this program results in a number of hot box detectors that offers a minimum level of protection. In the absence of the development of a suitable onboard hot box detector system before 1983, the Panel also concludes that this number of hot box detectors should be increased beyond the level contemplated at present by the railways.

Most North American railways, including CN Rail and CP Rail, have used similar criteria for deciding on the exact placement of each individual hot box detector on their respective lines. For instance, detectors are not installed on track locations where train braking is prevalent, detector maintenance is difficult or where vandalism is most probable. The Panel finds no difficulty with these criteria and because of this the Panel would not advocate an exact and uniform system-wide detector spacing. The Panel does have difficulty, however, with the railways general hot box detector spacing guidelines of 25 to 30 miles between installation or between the detector and a terminal.

Both CN Rail and CP Rail proceeded with their hot box detector installation programs based on the number of hot boxes which their system had experienced at any given place at any given time. Thereby, the installation of hot box detectors has been primarily to facilitate the

chandises en s'efforçant de réduire les inconvénients des retards et accidents causés par les boîtes chaudes. Cette préoccupation, toutefois, semble méconnaître l'importance des détecteurs de boîtes chaudes pour la simple sécurité publique.

Si les compagnies ferroviaires assurent uniformément l'entretien et le contrôle des wagons et des voies en tout point de leurs réseaux, les cas de boîtes chaudes doivent logiquement se produire au hasard quant aux lieux, toute chose restant égale par ailleurs. La fréquence des cas en un point par rapport à un autre ne doit toutefois varier que proportionnellement au trafic. Si les cas de boîtes chaudes sont anormalement fréquents en un point, le trafic étant pris en considération, l'on pourrait en conclure que les contrôles locaux y laissent à désirer. À cet égard, le jury demandera aux compagnies de signaler au C.T.C.F. les incidents non seulement des défaillances de boîtes d'essieux par types de roulement mais aussi chaque cas de boîte chaude avec le lieu et la date. De même, le jury considèrera qu'une fréquence anormale de boîtes chaudes en un point donné, non liée aux volumes de trafic, sera l'indication d'une insuffisance de l'entretien ou des visites locales et qu'il incombera aux compagnies de prendre des mesures correctives.

Si inspection et entretien sont uniformément répartis dans le réseau, alors le principal facteur d'espacement des détecteurs des boîtes chaudes semble raisonnablement lié au trafic et à la densité de la population à proximité de la voie et non à la fréquence des cas d'échauffement observée. De plus, si la protection par détecteurs de boîtes chaudes vise principalement à réduire les risques de déversement de produits dangereux afin de garantir la sécurité publique, l'équipement en détecteurs doit, en règle générale, se conformer aux priorités dictées par l'importance du trafic des marchandises dangereuses et notamment celles qui sont répertoriées à l'annexe 3. En conséquence, le jury compte que les compagnies ferroviaires réexamineront leur système général de priorités d'installation des détecteurs de boîtes chaudes en tenant compte de ces éléments.

efficient movement of goods through taking action to reduce inefficiencies resulting from delays and accidents related to hot boxes. This approach, however, seemingly down- plays the sue of hot box detectors purely to improve public safety.

If the railway companies are maintaining a uniform level of car and track maintenance and inspection at all points across their systems, the occurrence of hot boxes should logically be random in terms of the locations of occurrence, all other things equal. The frequency of occurrence at one location relative to another would, however, reasonably vary in accordance only with the volume of traffic. If hot box occurrences happen at an abnormal frequency at a particular location, traffic levels taken into account, one could conclude that car inspection local to that place is not what it should be. In this regard, the Panel will require railways to report to the R.T.C. the occurrence of not only burnt-off journals by bearing type but also of each hot box and the location and date of those occurrences. As well, the Panel will consider the occurrence of an unusual number of hot boxes at any given location, not related to traffic volume, as an indication of some deficiency in local maintenance or inspection and appropriate action will be required of the railways to rectify this problem.

If inspection and maintenance are uniformly adequate across the systems, then the general priority of hot box detector spacing would seem reasonably to be governed by traffic volume and population density in proximity to the track, rather than hot box occurrence frequency. Furthermore, if hot box detector protection is primarily to reduce hazards of dangerous commodity leaks (i.e. for increased public safety) hot box detector installations should generally proceed in accordance with a priority dictated by the level of dangerous commodity traffic and particularly the special dangerous commodities listed in Appendix 3. The Panel will therefore expect the railway companies to review their system of general priorities for hot box detector installation with these factors in mind.

Espacement des détecteurs de boîtes chaudes et priorités d'installation

Le juge Grange a fixé arbitrairement à 20 milles la séparation minimale entre détecteurs de boîtes chaudes dans les zones habitées, c'est-à-dire, selon sa définition, les agglomérations fortes d'au moins 500 habitants vivant au voisinage des voies. Les arguments des sociétés ferroviaires reposent tout à fait légitimement, en ce qui concerne l'équipement en détecteurs, sur ces critères puisque ceux-ci ont été ainsi formulés dans l'Ordonnance de justification du Comité.

Les chemins de fer canadiens se sont équipés en détectuers de boîtes chaudes en observant un espacement comparable à celui qu'utilisent les autres réseaux nord-américains. L'intervalle de 25 à 30 milles est essentiellement fondé sur le temps qui s'écoule entre le début d'échauffement d'un palier lisse et sa rupture. Le jury estime donc que l'espacement est suffisant lorsqu'il s'agit de paliers lisses. Malheureusement, les choses sont moins claires quand on introduit les caractéristiques des roulements à rouleaux. Certains témoins ont concédé que les roulements à rouleaux, en cas de défaillance, brûlent plus rapidement que les paliers lisses. En fait, les statistiques des deux dernières années montrent que les roulements à rouleaux peuvent brûler très vite et sur des distances sensiblement inférieures à celles que prévoient les critères d'espacement choisis. Le jury ne dispose pas actuellement de témoignages suffisants pour formuler des conclusions fermes en la matière mais il existe, au moins, un doute que des intervalles de 25 à 30 milles entre détecteurs de boîtes chaudes puissent suffire à déceler la surchauffe des roulements à rouleaux. En fait, même l'espacement de 20 milles, préconisé par le juge Grange, peut être insuffisant.

Le jury estime donc ne pas avoir motif à ordonner un espacement des détecteurs de boîtes chaudes inférieur à 20 milles dans les agglomérations d'au moins 500 habitants, proches des voies. Nul participant à l'audience de justification n'a assurément soutenu ce critère de peuplement. De même, compte tenu de l'investissement supérieur à 100 000 dollars par installation, le fardeau économique d'un programme

Hot Box Detector Spacing and Installation Priorities

Grange J. arbitrarily chose the figure of 20 miles as being the minimum separation between hot box detectors in built-up areas and he further defined built-up areas as any place having a population density of 500 people living in the vicinity of the track. The railways' arguments were quite rightly dependent on these criteria, insofar as hot box installations are concerned, since these were the criteria set out in the Committee's Show Cause Order.

Canadian railways have proceeded with their hot box detector installation programs using a spacing which is comparable with the spacing used by other railways in North America. The spacing of between 25 and 30 miles was essentially based on the time which a plain bearing takes to burn-off after initial overheating takes place. It therefore appears to the Panel that the spacing is adequate insofar as it relates to plain bearings. Unfortunately, the matter is not so clear when the characteristics of roller bearings are taken into account. Some witnesses admitted that roller bearings may burn off more quickly than plain bearings once malfunctioning of the bearing commences. In fact, the statistics for the last two years suggest that a roller bearing may burn-off very quickly, over substantially shorter distances than those dictated by the chosen spacing criteria. There is not sufficient evidence available at this time for the Panel to arrive at any firm conclusion on this matter, but at least a possibility exists that a hot box detector program based on spacings of 25 to 30 miles may be inadequate to detect overheating of roller bearings. In fact, even the twenty miles separation suggested by Grange J. may be inadequate.

The Panel therefore is not satisfied that is has sufficient grounds to justify ordering the spacing of hot box detectors closer than twenty miles apart in, or about, population centres having 500 or more people in proximity to the track. Certainly no party at the Show Cause hearing supported that population criterion. As well, considering the capital cost of over $100,000 per installation, the economic burden of such a mas-

d'équipement massif en détecteurs de boîtes chaudes n'offre aucune justification présente ni future.

En ce qui concerne l'espacement des détecteurs, le Comité juge toutefois vital de recueillir des informations viables sur le temps réel de défaillance d'un roulement à rouleaux dans différentes conditions. Le jury soumettra donc cette exigence à l'étude du Comité des recherches techniques, Planification stratégique, de Transport Canada. Comme nous l'avons mentionné plus haut, le C.T.C.F. surveillera attentivement en permanence tous les cas de boîtes chaudes. Les résultats de ces efforts conjoints permettront de déterminer s'il convient de réduire davantage la norme générale actuelle d'espacement des détecteurs.

Il est manifestement clair que les réseaux ferroviaires canadiens ne pourront réaliser du jour au lendemain cet équipement supplémentaire massif en détecteurs de boîtes chaudes. L'approvisionnement et l'installation ont leurs limites. Il est nécessaire de fixer des priorités avant d'attaquer la question de l'approvisionnement nécessaire pour assurer une protection suffisante à l'ensemble du réseau. À cet égard, le jury a été impressionné par l'argument de M-TRAC sur la difficulté que présente l'évacuation d'une zone riveraine de la voie et que cet important facteur mérite une considération prioritaire.

Le jury admet que l'importance du trafic et le tonnage des marchandises dangereuses sont aussi des facteurs d'équipement prioritaires. Néanmoins, il conclut que la population doit constituer le premier facteur à considérer dans les futurs programmes d'équipement.

Protection des zones métropolitaines

Il existe au Canada vingt-quatre zones métropolitaines recensées traversées par des voies ferrées, fortes d'au moins 100 000 habitants (voir l'annexe 4). Il est urgent au plus haut point de s'assurer que ces zones sont protégées en raison du risque inhérent aux centres à forte densité de population. Le jury enjoindra donc aux compagnies de chemin de fer d'adopter le critère d'espacement des détecteurs de boîtes chaudes de 20 milles sur leurs lignes qui, au sein des zones mé-

sive hot box detector program is not warranted at this time, if at any time.

In regard to hot box detector spacing, however, the Panel considers it vital that reliable information be obtained of the actual times taken for a roller bearing to burn-off under different conditions. The Panel will therefore refer this requirement for study to the Technical Research Committee of Strategic Planning, Transport Canada for action. As mentioned previously, the R.T.C. will monitor carefully on an on-going basis all hot box and burn-off occurrences. Results of both of these efforts will serve to determine if a future reduction in the existing general hot box detector spacing standard is required.

There is ample evidence to conclude that massive additions of hot box detectors to Canadian railway systems cannot be accomplished overnight. There are limits to the availability of detectors and to the ability to install them. Priority guidelines are first required before considering what is necessary to obtain adequate system-wide hot box detector protection. In this regard, the Panel was impressed with the argument advanced by M-TRAC that the difficulty of evacuation of an area adjacent to the track is an important factor and should be given priority consideration.

The Panel recognizes that traffic volume and dangerous commodity traffic volume are also reasonable factors to set priorities of installation. Nevertheless, the Panel concludes that population should be the primary factor governing the priority of future installation programs.

Protection of Metropolitan Areas

In Canada there are about 24 census metropolitan areas which are traversed by railways and which house in excess of 100,000 people (see Appendix 4). Of utmost urgency is the assurance that these areas are protected in accordance with the attendant risks of high population density centers. The Panel therefore will order the railways to adopt a twenty-mile hot box detector spacing criterion for use on railway lines within those metropolitan areas which

tropolitaines transportent des marchandises dangereuses et d'entreprendre immédiatement un programme d'équipement conforme, lequel devra être exécuté avant le 1er octobre 1982, date limite. À défaut d'installation de détecteurs de boîtes chaudes, des inspections mécaniques exécutées à intervalles correspondants par les cheminots pourront en tenir lieu. Dans les deux cas le point d'origine des espacements sera le point de contrôle d'entrée.

Contrôles d'entrée

Le jury estime et en conséquence ordonnera que tous les trains transportant des marchandises dangereuses spéciales soient soumis à un "contrôle d'entrée" mécanique avant de pénétrer dans la zone métropolitaine. Ce point de contrôle sera situé à vingt milles au maximum et trois milles au minimum des limites de la zone métropolitaine.

Ce contrôle d'entrée ne sera pas nécessairement exécuté par des cheminots mais pourra être réalisé par les moyens techniques disponibles permettant d'explorer la voie et de détecter les roues chaudes, les boîtes d'essieux chaudes, les pièces traînantes, les charges hors gabarit ou autres risques susceptibles de détection automatique. Le jury voit peu d'obstacles sérieux à la mise en oeuvre rapide d'un tel type de contrôle.

La création de postes de détection spéciaux destinés au contrôle d'entrée devrait être envisagée par les chemins de fer en vue d'un équipement prochain. Un tel poste pourrait comprendre des détecteurs de boîtes chaudes standards signalant les anomalies exigeant l'arrêt immédiat d'un train. On pourrait y intégrer des détecteurs supplémentaires spéciaux réglés pour opérer sur des écarts de températures hors normes. Ces détecteurs pourraient aussi être reliés aux ateliers d'inspection et d'entretien des voitures afin d'alerter à distance le personnel sur les défaillances potentielles.

En conséquence, les sociétés de chemins de fer devront, dans les soixante (60) jours de la publication de cette décision, fournir au Comité des transports par chemins de fer leurs plans pour la

carry special dangerous commodities and the immediate commencement of an installation program to meet that criterion, the program to be completed by October 1, 1982. As an alternative to installation of hot box detectors, mechanical inspections by railway personnel may be substituted if performed at similar intervals. In either case, measurement for spacing purposes is to begin at the point of gateway inspection.

Gateway Inspections

The Panel also believes and therefore shall order that all trains carrying any special dangerous commodity should be subjected to a mechanical "gateway" inspection before proceeding into a metropolitan area. The location of the inspection should be no further than 20 miles from the boundaries of the metropolitan area and no closer than 3 miles thereto.

Such gateway inspection need not necessarily be done physically by railway employees but rather it might be accomplished by the use of available technology in the form of trackside scanners designed to detect hot wheels, overheated journal bearings, dragging equipment, extra dimensional loads or other unsafe conditions which are capable of being automatically detected. The Panel sees little reason why a gateway inspection of this type could not be implemented in short order.

The possibility of creating special scanner terminals for gateway inspection should be examined by the railways for near future installation. Such a terminal could consist of standard hot box detectors for conditions requiring immediate stopping of a train. In addition, special hot box detectors adjusted to read a wider than normal heat differential could be part of the system. These detectors could also be instrumented to provide remote readout at the car inspection and maintenance facilities to alert car staff to developing problems.

Accordingly, the railway companies will be expected to provide the Railway Transport Committee, within sixty (60) days of the issuance of this Decision, with their plans for immediate

mise en oeuvre immédiate et future des contrôles d'inspection dans les zones métropolitaines du Canada.

Les chemins de fer devraient graduellement, dans les années à venir, étendre le principe de contrôle d'entrée, exposé ci-dessus, aux régions moins peuplées. À cet égard, le jury ordonnera que soient ainsi protégées, avant le 1er octobre 1984, les zones comptant de 50 000 à 100 000 habitants et avant le 1er octobre 1987, les zones comptant de 10 000 à 50 000 habitants.

L'application à la lettre de ces directives, lors de circonstances exceptionnelles, peut s'avérer très difficile et justifier un réexamen par le C.T.C.F. Le Comité ordonne donc aux chemins de fer de l'informer de ces cas éventuels qui feront individuellement l'objet d'assouplissements raisonnables dans l'application desdites directives.

De même, le jury estime qu'il serait possible de déroger à ces exigences de détecteurs de boîtes chaudes pour la protection des zones métropolitaines lorsque les trains y circulent à moins de 15 milles à l'heure.

Dans une large mesure, les chemins de fer canadiens sont déjà équipés, ou se sont sérieusement engagés à s'équiper, en détecteurs de boîtes chaudes. Le programme d'équipement ordonné par la présente décision est jugé raisonnable et réalisable dans le calendrier prévu. Il offre aux chemins de fer le choix entre les inspections mécaniques par les cheminots et l'équipement en détecteurs de boîtes chaudes, et compte tenu du fait qu'une telle protection est déjà largement répandue, le coût réel du programme est difficile à établir. On peut toutefois en estimer le coût maximum.

En l'absence de toute protection déjà en place ou envisagée et si celle-ci devait être uniquement assurée par des détecteurs de boîtes chaudes, on estime qu'il faudrait installer 350 à 400 appareils dans les six années à venir: 160 à 170 pour la protection des zones métropolitaines recensées et 190 à 230 pour la protection d'autres agglomérations supérieures à 10 000 habitants.

and near future gateway inspection for Canadian metropolitan areas.

The gateway inspection principle outlined above should be expanded on by the railways by phasing in similar protection for less densely populated areas in the coming years. In this respect, the Committee will order that all areas with a population between 50,000 and 100,000 be so protected by October 1, 1984 and those with a population between 10,000 and 50,000 be so protected by October 1, 1987.

In certain unique circumstances, the practical implementation of these directives, to the letter, may be very difficult and perhaps may warrant reconsideration by R.T.C. in light of special circumstances. The Committee therefore directs the railways to inform the R.T.C. of these unique circumstances (if any) and within reason minor adjustments to the above directives will be considered on a case by case basis.

As well, the panel considers that the above requirements for hot box protection within metropolitan areas could be waived where trains carrying special dangerous commodities are operated at less than 15 mph.

To a large degree, the Canadian railways have already provided or are committed to providing for sound hot box detection. The hot box detection program ordered by this decision is considered to be reasonable and attainable within the timetable provided. It affords the railways the option to employ either mechanical inspections by railway employees or hot box detectors and considering the fact that there is such protection in existence in many places, the actual cost of this program is difficult to ascertain. A maximum possible figure can, however, be estimated.

It is estimated that if there were no hot box protection in existence or being planned and if all protection was by hot box detector, in the order of 350 to 400 hot box detectors would have to be installed over the next six years: 160 to 170 for protection of census metropolitan areas and 190 to 230 for population centers in excess of 10,000 people which are not or which do not fall within census metropolitan areas.

Le nombre de détecteurs existants ou prévus dépassera 500 dans cette période si bien que l'application des directives exigera beaucoup moins de 400 détecteurs ou 400 postes d'inspection mécanique (probablement beaucoup moins de 200). Le coût d'un détecteur de boîte chaude et d'un détecteur de pièces traînantes étant en gros de 100,000 dollars et l'entretien et l'exploitation étant estimée à 8 000 dollars par unité-an, le coût maximum absolu du programme sera de 20 millions de dollars pour l'investissement et de 1,6 million de dollars par an pour l'exploitation et l'entretien.

On notera que ces coûts d'investissement et d'exploitation sont hypothétiques. Et même s'ils se matérialisaient, le programme de protection ne se traduira pas par un passif pur car il entraînera des économies de coûts d'exploitation par la diminution des risques de déraillement des trains, qu'ils soient chargés ou non de marchandises dangereuses.

Détecteurs de boîtes chaudes à bord des wagons

Les problèmes de défaillance des boîtes d'essieux et d'emplacement et d'espacement des détecteurs de boîtes chaudes seraient bien entendu résolus par l'installation à bord de détecteurs bon marché et fiables. M. Korenberg a témoigné avoir mis au point un tel système tout en concédant que celui-ci ne pouvait être évalué correctement sans essais techniques sur les voitures, essais qu'il n'avait pu faire faute de la coopération et de l'assistance des compagnies ferroviaires ou au moins de l'une d'entre elles. CP Rail qui employait M. Korenberg lorsqu'il travaillait à son invention, a exprimé peu d'enthousiasme pour celle-ci à l'audience. CN Rail a manifesté le désir d'examiner au moins l'invention.

Le jury n'est pas disposé à ordonner à CN Rail et à CP Rail de procéder aux essais techniques de l'invention dès l'instant que leurs experts déclarent fermement que celle-ci ne se prête pas pratiquement à une utilisation journalière dans les conditions d'exploitation normales des chemins de fer. Il apparaît clairement que si le système n'est pas fiable dans toutes les conditions d'exploitation, il ne doit jamais remplacer les détecteurs actuels et, de toute manière, ne fera pas le travail des détecteurs de pièces traînantes ou de roues en surchauffe. Néanmoins, le

Existing or planned hot box detectors will number in excess of 500 within the next six years, therefore the number of installations required to comply will undoubtedly be far less than 400 hot box detectors or 400 locations where mechanical inspections are required (probably far less than 200). As the cost of a hot box and dragging equipment detector is roughly $100,000 and operation and maintenance is estimated at $8,000 per unit-year, the absolute maximum capital cost of the program therefore is estimated at $20 million over six years and $1.6 million per year.

It should be noted that these capital and operating costs are hypothetical figures. Even if they are actual, the hot box protection program is not totally a capital drain on the railways. Operational cost savings will be realized through decreased chance of derailment of any car - whether it carries dangerous commodities or not.

Onboard Hot Box Detectors

The problems of journal burn-offs and hot box detector location and spacing would, of course, be solved by the development and utilization of a reliable and cheap onboard detector system. Evidence was adduced by Dr. Korenberg who claimed to have invented such a system, and who admitted that his invention could not be properly evaluated without field tests on railway equipment, tests which he could not perform without the cooperation and assistance of the railway companies, or at least one railway company. CP Rail, for whom Dr. Korenberg worked at the time of developing the invention, expressed no enthusiasm for the invention at the hearing. CN Rail indicated a willingness to at least consider the invention.

The Panel is reluctant to order CN Rail and CP Rail to conduct field trials of the invention if their technical experts are firmly of the opinion that the invention is impractical in day to day use under normal railway operating conditions. It appears clear that if the invention will not work in a reliable way in all operating conditions, it will never constitute a substitute for the detectors now in use, and will not in any case do the job of dragging equipment or hot wheel detectors. Nonetheless, the Panel considers that a field test of the invention arranged jointly by the

jury estime que des essais techniques organisés conjointement par les deux compagnies, préférablement dans les conditions d'exploitation les plus désavantageuses, ne devraient pas conduire à de grandes dépenses et suggère que ces deux compagnies en examinent sérieusement l'éventualité.

3.6 Restrictions à la longueur et à la vitesse

Généralités

La recommandation 3 du rapport Grange énonce:

> Un train de marchandises dangereuses qui ne satisfait pas à la première recommandation ne devrait pas dépasser 4 000 pieds de longueur, nonobstant la protection offerte par le détecteur de boite chaude.
>
> Si le train de marchandises dangereuses ne satisfait pas à la première recommandation, ou si le parcours qu'emprunte le train de marchandises à travers les zones habitées ne satisfait pas à la deuxième recommandation, ce train ne devrait pas dépasser 25 milles à l'heure quand il traverse la zone en question.

Le juge Grange précise à propos de la vitesse que "quel que soit le rapport entre vitesse et déraillement, les dégâts causés par le déraillement augmentent avec la vitesse." Et à propos de la longueur du convoi: "la longueur des trains est sans doute aussi importante aux chemins de fer que la vitesse", "les cheminots en service ou anciens, sont presque unanimes à attester que ... la limite d'observation des roues était inférieure à 20 voitures en ligne droite et au plus à 50 voitures même en courbe prononcée ...", "... il est évident que la vue est limitée lorsque le train est long". "L'avocat de la Commission a suggéré que la longueur d'un train soit limitée à 3 000 pieds et M. Roger O'Brien, le vice-président des Travailleurs unis des transports, a suggéré 4 000 pieds ... Les deux propositions sont certainement toutes deux intéressantes en raison du fait qu'il serait possible, avec ces longueurs, d'apercevoir le dessous de tous les wagons à partir d'une extrémité ou de l'autre dans une courbe raisonnable et par beau temps."

to railways preferably under the worst possible operating conditions should not involve the railways in a great deal of expense and recommends that suggestion to CN Rail and CP Rail for their serious consideration.

3.6 Train Length and Speed Restrictions

General

Recommendation three of the Grange Report stated:

> If a dangerous goods train does not comply with Recommendation One, it should not exceed 4,000 feet in length regardless of the hot box detector protection provided.
>
> If the dangerous goods train does not comply with Recommendation One, or if the route of the dangerous goods train passing through a built-up area does not comply with Recommendation Two, the train passing through the built-up area should not exceed 25 miles per hour.

Grange J. said on speed that "whatever may be the relationship between speed and derailment, the damage suffered upon a derailment must increase with the speed." On train length, it was said that "The length of trains is probably just as important to the railways as speed." "Almost every regular or former crew member testified ... the limit for viewing the undercarriage was under 20 cars on the straight away and not more than 50 cars even on a good curve ..." "...it is clear that there are limitations of sight when the train is a long one." "Commission counsel suggested a limit on length of 3,000 feet and Mr. Roger O'Brien, the vice-president of the United Transportation Union, suggests 4,000 feet ... there is certainly attraction in either proposal because it would make the undercarriage of all cars visible from one end or the other on a reasonable curve and in clear weather."

Restriction à la longueur du train

Nul des participants à l'audience n'a appuyé la restriction à 4 000 pieds de la longueur des trains. Le jury estime que le seul avantage que présente cette limitation, pour les trains transportant des marchandises dangereuses, est de permettre une meilleure observation par les vigies de tête et de queue quand la visibilité est bonne et que le tracé de la voie se prête à l'inspection en route. En de nombreux endroits, la voie rend ce type d'observation difficile ou impossible. Les conditions atmosphériques l'interdisent parfois également. En contrepartie de cet avantage unique, le raccourcissement des trains en augmentera le nombre ce qui constitue en soi un risque supplémentaire d'accident. L'augmentation du nombre des trains, donc du franchissement des passages à niveau, y accroîtra prévisiblement le nombre de collisions. La réduction de la longueur des convois aura d'importantes conséquences sur l'économie d'exploitation des sociétés auxquelles elle imposera des besoins supplémentaires de personnel, de motrices et de matériel roulant. Elle créera également un problème de capacité dans les secteurs du réseau proches de la saturation.

Le jury n'hésite pas à conclure que cette recommandation ne présente aucun avantage absolu pour la sécurité et accroîtra par contre le danger public. Ceci, s'ajoutant aux coûts très élevés entrainés, conduit le jury à préconiser de ne pas appliquer la recommandation de restrictions à la longueur des convois transportant des marchandises dangereuses.

Restriction à la vitesse des trains

La limite de vingt-cinq milles à l'heure, choisie par le juge Grange et les critères la justifiant, ne semblent pas, de l'avis du jury, reposer sur des études et données scientifiques. Toutefois, le jury concède que le risque de rupture d'un wagon-citerne est plus élevé en cas de déraillement à grande vitesse.

Le témoignage présenté par les compagnies ferroviaires soulève certaines objections au chiffre de vingt-cinq milles à l'heure de même que les conséquences techniques sur la sécurité des

Train Length Restriction

Not one party at the show cause hearing supported the implementation of train length restrictions to 4,000 feet. It appears to the Panel that the only safety advantage to be gained by shortening the length of trains carrying dangerous commodities to 4,000 feet is that in good visibility when the nature of the track allows the front and rear end crews of the train to inspect the trains enroute, shortening the train will allow them to carry out that function more adequately. In many areas, the nature of the track makes this type of inspection difficult or impossible. In some weather conditions this type of inspection is also useless. As against that one advantage, shortening the length of the trains will increase the number of trains and that by itself may increase the risk of additional accidents. Increasing the number of trains will increase the use of level crossings by trains and hence can be expected to increase the number of level crossing accidents. Reducing the length of trains will have a very substantial impact on the economic operation of the railways requiring additional crews, additional motive power and additional rolling stock. In areas where the rail lines are already being used almost to capacity, it will in addition result in capacity problems.

The Panel has no hesitation in finding that this recommendation has no overall safety advantage, and that it will increase risk to the public more than it will improve safety. This, coupled with the very high cost implications leads the Panel to conclude that the recommendation for limiting the length of trains carrying dangerous commodities should not be implemented.

Train Speed Restriction

The twenty-five mile per hour speed limit chosen by Grange J. and the criteria which he has suggested for imposing it do not appear to the Panel to have been based upon scientific studies or data. However, the Panel has no difficulty in accepting that the chance of tank car rupture is greater at faster speeds, upon the event of a derailment, than at more moderate speeds.

The evidence presented by the railways offers a number of reasons to be concerned about the twenty-five mile per hour figure, as well as the technical safety implications of operating

trains opérant en-deçà de la "vitesse théorique de la voie" et accélérant ou décélérant pour observer les limites sur certains tronçons. Les témoignages indiquent également que la vitesse recommandée affectera substantiellement l'efficacité du transport, le personnel, le matériel roulant et moteur, et autres éléments de nature à augmenter largement les dépenses d'exploitation et réduire appréciablement la capacité de certaines grandes lignes.

Les compagnies fixent généralement des limites de vitesse qui correspondent aux tracés de leurs lignes. Le devers d'une courbe, par exemple est lié à une certaine vitesse du train. Des vitesses inférieures, dans cette courbe, augmentent le danger de déraillement et le coût d'entretien de la voie. Les limites de vitesse affichées peuvent, toutefois, être inferieures à la vitesse théorique de la voie pour quantité de raisons. On réduit généralement les variations de vitesse afin d'éviter les à-coups associées aux accélérations et décélérations. Ces à-coups peuvent causer la rupture des articulations et barres d'attelage lesquelles peuvent provoquer un déraillement. Ainsi l'application de vitesses limites très inférieures à la vitesse théorique de la voie peut, en de nombreaux endroits, augmenter la fréquence des déraillements.

Les compagnies expliquent aussi que la vitesse de vingt-cinq milles à l'heure est suffisamment proche de celle qui produit le phénomène de résonance, dit d'oscillations harmoniques forcées, pour que les risques de déraillement s'accroissent dans les tronçons où la vitesse limite est imposée. Les oscillations harmoniques se produisent lorsque des wagons, dont l'espacement, centre à centre, des bogies correspond à la longueur des sections de rail de 39 pieds, roulent sur ces rails à une vitesse de 10 à 25 milles à l'heure. Ce phénomène est très complexe. Essentiellement, le wagon commence à osciller d'un bord à l'autre sur la voie et s'expose ainsi au déraillement. Bien que le jury sache que ce problème a, dans une large mesure, été résolu et que le problème n'est plus aussi fréquent qu'il l'était à la fin des années 1960 et au début des années 1970, la probabilité de voir la limite de vitesse proposée en augmenter le risque n'est pas à négliger.

En l'espèce, la vitesse limite proposée se situe à la borne supérieure de la gamme de vitesses les plus favorables aux oscillations harmoni-

trains at less than track speed and of accelerating and decelerating trains to meet the limit in certain track areas. The evidence adduced also indicates that the recommended speed reduction will have a substantial effect on transportation efficiency, crew, rolling stock and power capacity and other factors which will result in large increases in operating expense and sizeable reductions in certain main line track capacity.

Generally speaking, railways set train speed limits which are related to the design of their track. The super elevation of a curve, for instance, is designed for a certain train speed. Lower train speeds over such a curve cause increased hazard of derailment and increased track maintenance costs. Posted speed limits may, however be less than track design speed for a variety of reasons. The number of train speed changes are normally limited to reduce the frequency of "buff and slack" forces associated with train acceleration and deceleration. These forces can cause knuckle and draw bar failure which can result in derailment. For these reasons, therefore, implementation of speed limits well below track design speed and in numerous locations may increase the frequency of derailments.

The railways also argued that the twenty-five mile per hour limit is sufficiently close to that producing the phenomenon referred to as harmonic oscillation that chances of derailment will be increased in areas where the speed limit is imposed. The harmonic oscillation of railway cars occurs when those cars whose center to center spacing of trucks is the same as the length of 39 foot jointed rail travel over that rail at speeds ranging from 10 to 25 miles per hour. This phenomenon is very complex. Essentially, the car begins to rock side to side on the rails and thereby becomes more prone to the chance of derailment. Even though the Panel understands that, to a large degree, this problem has been resolved and is not as prevalent as it was in the late 1960's and early 1970's, the probability of the speed limit proposed increasing this occurrence is of concern.

More specifically, the suggested speed limit is at the top end of the train speed range at which harmonic oscillation is most frequent. It

ques. On peut néanmoins arguer que cet inconvénient d'une limite de vitesse est compensé par l'avantage de réduire les risques de rupture des wagons-citernes en cas de déraillement. Toutefois, l'avantage n'est pas à ce point évident. Les mécaniciens qui s'efforcent de ralentir à la vitesse limite de vingt-cinq milles ont, en pratique, tendance à tomber en-dessous de cette vitesse et parfois suffisamment pour entrer dans l'intervalle propice au phénomène. Il convient clairement de peser les risques de déraillement par réduction de la vitesse face à la sécurité accrue que celle-ci procure aux wagons-citernes en cas de déraillement.

Tout bien considéré, le jury conclut que la limite de vitesse des trains à vingt-cinq milles à l'heure est trop lente pour procurer un avantage marqué à la sécurité publique. Le jury, néanmoins, estime que la limitation de vitesse dans certains secteurs particulièrement dangereux est des plus raisonnables. L'établissement d'une vitese limite, dans ces circonstances, doit se fonder principalement sur des impératifs techniques bien établis, et sur l'intuition et le bon sens plus que sur des données statistiques et des études de risques. Les données et analyses détaillées font défaut et leur imprécision ne permet pas de s'y fier.

Tout bien considéré, le jury opine à la suggestion d'une vitesse limitée des trains transportant des marchandises dangereuses dans les régions à forte population et ralentie dans les régions de moindres densités, non dotées de postes de contrôle d'entrée et de détecteurs de boîtes chaudes.

Dans l'immédiat, le Comité ordonnera la limitation de la vitesse des trains transportant des marchandises dangereuses spéciales à trente-cinq milles à l'heure dans les zones métropolitaines d'au moins 100 000 habitants. Le jury a choisi cette vitesse de 35 m/h parce qu'elle évite le risque d'oscillations harmoniques et qu'elle lui semble ne pas entraîner de risques sensiblement plus élevés de perforation des wagons-citernes chargés de produits dangereux qu'à 25 m/h. De même le jury estime qu'en pratique les mécaniciens visant cette limite atteindront vraisemblablement une vitesse réelle inférieure. Du point de vue économique, la limitation de vitesse avec ces restrictions reviendrait nettement moins cher que la limitation à 25

could be argued that the speed limit is nonetheless warranted when this fact is weighed against the benefit of reduced chance of tank car rupture upon derailment. The trade-off is not that clear, however. Train crews attempting to achieve a speed limit of twenty-five miles per hour will in practice tend to operate below that speed and at times perhaps appreciably below it in the speed conditions where this phenomenon is most prevalent. There is clearly a need to balance the more negative effects of speed reduction on the chance of derailment against the more positive effects of speed reduction on the risk of tank car puncture in the event of a derailment.

All of this considered, the Panel concludes that the twenty-five mile per hour train speed limit is too slow to yield a net positive benefit to public safety. The Panel nevertheless finds that the concept of a train speed limit in certain high hazard areas makes very sound sense. The setting of a speed limit in this context must rely mainly on the long established track engineering principles and on the powers of intuition and common sense rather than hard statistical data and risk analysis. Such data and analysis simply do not exist in sufficient detail with sufficient reliability to be accurate.

After considering this subject matter carefully, the Panel is receptive to the suggestion that in very high population areas dangerous commodity carrying train speed should be restricted and in lower population density areas where adequate gateway inspection and hot box detector installations are not present some moderation of train speeds should be imposed.

As a immediate measure, the Committee will order that in metropolitan areas having a population of 100,000 or more, the speeds of trains carrying special dangerous commodities should be restricted to thirty-five miles per hour. The Panel has chosen thirty-five miles per hour, because that speed avoids harmonic oscillation risk and because it appears to the Panel that there would be very little difference in the risk of puncture of dangerous commodity carrying cars between a maximum speed limit of twenty-five miles per hour and one of thirty-five miles per hour. As well, the Panel realizes that in practice train crews attempting to achieve this limit will in all probability realize actual train speed at a lower level. From an economic point of view, the

milles à l'heure recommandée par le juge Grange.

Par ailleurs, en attendant que les installations et les procédures permettant l'inspection à l'entrée des zones de 50 000 à 100 000 habitants, soient en place, le jury ordonnera que tous les trains transportant des marchandises dangereuses spéciales respectent une vitesse-limite de trente-cinq milles à l'heure pour la traversée de ces zones.

3.7 Inspection des wagons

Au cours de l'enquête, le jury a recueilli les témoignages sous serment d'experts dans les divers domaines de fabrication, du conditionnement et du transport de marchandises dangereuses, ainsi que de la conception de l'équipement et des interventions en cas d'accidents et de situations d'urgence mettant en cause des marchandises dangereuses. On peut dire que certains des témoins étaient quelque peu partiaux, mais on peut affirmer avec encore plus de certitude que, dans l'ensemble, les témoins experts qui ont été entendus constituent la plus vaste source de connaissances existante sur la sécurité du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer. La plupart se sont accordés pour déclarer que de fréquentes inspections appropriées des wagons et des trains offrent probablement la meilleure chance d'améliorer la sécurité du transport des marchandises dangereuses.

La nécessité de réglementer les procédures d'inspection a été proclamée de diverses manières par de nombreux témoins. Parmi ceux-ci on comptait des expéditeurs, des groupes d'intérêt public et même certaines compagnies ferroviaires.

Pour le Conseil canadien de la sécurité une meilleure inspection de trains pourrait remplacer les limitations de vitesse tandis que M-TRAC dans son exposé se prononçait en faveur d'une inspection plus poussée des trains avant l'entrée dans les villes ou les zones à population dense. Les témoins représentant l'Association canadienne des chefs pompiers étaient en faveur de règlements destinées à améliorer l'entretien et la conception des wagons. Les avocats-conseils

cost of such a speed limitation under these restrictive conditions is substantially below the cost incurred by the 25 mph Grange recommendation.

As well, pending adequate gateway inspection facilities/procedures, for areas housing 50,000 to 100,000 people the panel will order that all trains carrying special dangerous commodities shall be restricted to thirty-five miles per hour through those areas

3.7 Car Inspection

During the inquiry, the Panel had the benefit of sworn testimony from a wide range of experts in the manufacturing, packaging and transporting of dangerous commodities, as well as experts in equipment design and the management of accidents and emergency situations involving dangerous commodities While it may be said that some of the witnesses had a particular bias, it can be said with equal, if not greater weight, that collectively the expert witnesses heard from constitute the largest pool of knowledge in existence concerning the safe transport of dangerous commodities by rail. Almost all concurred that proper and frequent inspection of cars and trains offers perhaps the greatest single prospect for improvement in the movement of dangerous commodities.

The need to regulate inspection procedures was voiced in various ways by a number of witnesses. These witnesses included shippers, public interest groups and even certain railway companies.

The Canadian Safety Council saw need for improved train inspection as an alternative to low speeds, while M-TRAC in their argument also favoured increased train inspection before trains enter cities or heavily populated areas. Witnesses for the Canadian Association of Fire Chiefs supported regulations to improve maintenance and design of rail cars. Counsel for both Metro-Toronto and the Government of Ontario argued that increased inspections were essen-

du Toronto Métropolitain et du gouvernement de l'Ontario ont soutenu que des inspections accrues sont essentielles. Mme Lax penchait pour les détecteurs de boîtes chaudes mais appuyait également un meilleur entretien et des inspections physiques plus fréquentes tandis que M. Burtnick proposait que la Commission désigne des points d'inspection où une inspection complète et minutieuse convenable du train devrait être faite.

Parmi les témoins dont les intérêts pourraient sembler plus proches de ceux des compagnies ferroviaires, le Dr Harris, vice-président de l'Association of American Railroads estime que les paliers lisses sont aussi sûrs que les roulements à rouleaux s'ils sont convenablement lubrifiés et entretenus. Il en découle qu'une inspection adéquate des paliers lisses s'impose pour assurer une lubrification et un entretien convenables. Telle était également l'opinion des constructeurs de wagons-citernes.

Même certaines compagnies ferroviaires reconnaissaient le besoin de meilleures inspections. L'Algoma Central Railroad préférait une inspection physique au défilé à l'usage des détecteurs de boîtes chaudes en raison de la protection accrue qu'elle offre du fait qu'elle permet de détecter en même temps d'autres défauts et recommandait "des procédures d'inspection physique approuvées par le Comité des transports par chemin de fer" comme solution de rechange acceptable aux détecteurs de boîtes chaudes. Sur ce point le jury est pleinement d'accord. M. Sharp, témoin de la Norfolk and Western Railroad, ajoute que la meilleure chance d'abaisser le nombre d'incidents de surchauffe des boîtes d'essieux réside dans l'inspection des trains.

Le témoin de l'Ontario Northland Railroad, M.K. Moorehead, a déclaré lors de son témoignage que sa compagnie est équipée de détecteurs de boîtes chaudes mais exige néanmoins une inspection à l'arrêt des trains de marchandises tous les 75 milles. Il a ajouté que l'Ontario Northland n'a pas eu à déplorer de déraillement suite à la surchauffe d'une boîte d'essieux depuis 14 ans.

M. J. Cann, des Chemins de fer Nationaux du Canada, a admis lors du contre-interrogatoire que l'AAR publie des normes d'inspection pour les wagons mais qu'il n'existe pas de normes rétial. Mrs. Lax inclined toward hot box detectors but also supported increased maintenance and physical inspections while Mr. Burtnick proposed that the Commission designate inspection points where proper, complete and thorough train inspections should be made.

Among witnesses whose interests might be thought closer to the railways, Dr. Harris, Vice-President of the Association of American Railroads said that plain bearings are as safe as roller bearings if properly lubricated and maintained. This would imply that adequate inspection of plain bearings is required to assure proper lubrication and maintenance. This also was the position of various tank-car companies.

Even certain railways subscribed to the need for improved inspection. The Algoma Central Railroad preferred physical enroute inspection to the use of hot box detectors because of the added protection it afforded in detecting other defects and recommended "physical inspection procedures approved by R T C " as an acceptable alternative to hot box detectors. With this the Panel fully agrees. Norfolk and Western Railroad witness Mr. Sharp also said that the best chance of improving the record of hot box occurrence is in inspection of trains.

The Ontario Northland Railroad witness K. Moorehead testified that his railroad is equipped with hot box detectors but nevertheless requires standing inspection of freight trains each 75 miles. Mr. Moorehead testified that the last hot box on the Ontario Northland occurred 14 years ago.

Mr. J. Cann, of Canadian National Railways, under cross-examination admitted that the AAR publish inspection standards for cars but there are no inspection frequency standards

gissant la fréquence d'inspection des trains au défilé. M. Cann ajoute qu'à son avis une meilleure inspection est l'un des facteurs qui a contribué récemment à améliorer la sécurité des paliers lisses.

G. Bartley, témoin du Canadian Pacifique, a déclaré que "le nombre de défaillances de fusées résultant de surchauffe extrême est essentiellement lié à la capacité ou à l'incapacité de déceler la défaillance lorsqu'elle se produit." Il déclare qu'une inspection des wagons équipés de paliers lisses continuerait d'avoir lieu à tous les 500 milles pour assurer la sécurité de l'exploitation.

Malgré cet avis éclairé, la tendance apparente est en faveur d'une diminution et non d'une augmentation des inspections lorsque le choix est laissé aux compagnies ferroviaires.

Au cours des deux dernières décennies, les compagnies ferroviaires du Canada, dans leur désir de profiter pleinement de la nouvelle technologie, ont graduellement abandonné bon nombre de services locaux, ce qui s'est traduit par une diminution marquée du nombre d'inspections par des employés ferroviaires qui étaient auparavant stationnés à des points en bordure de la voie et à des gares intermédiaires. Voici quelques exemples qui reflètent cette tendance: la réduction des postes d'agent à la suite de l'installation d'un système de contrôle central de la circulation et de l'avènement d'agences centralisées de fret ferroviaire; la diminution des effectifs d'entretien de la voie sur la ligne grâce à l'usage de groupes mécanisés d'entretien; et le système "centralisé" d'entretien des wagons qui a occasionné l'établissement de grands centres de réparations dans un nombre réduit de gares en remplacement de la multitude de petits ateliers qui existaient précédemment.

L'utilisation de motrices diesel-électriques a en outre eu pour effet de limiter les occasions d'inspection en éliminant les arrêts pour l'approvisionnement en combustible et en eau. Ce facteur, combiné à la longueur accrue des trains et à la réduction de leur personnel, a rendu moins fiable l'inspection des trains en route.

L'effet combiné de tous ces changements est que les inspections des trains sont moins fréquentes et qu'elles sont effectuées par un person-

at line points for trains. Mr. Cann also stated that, in his opinion, better inspection was one of the reasons for the recent improved safety record for plain bearings.

Canadian Pacific witness G. Bartley said that "The number of burn offs is really a function of your ability or inability to detect the fault once it occurs." He said that a nominal 500 mile inspection of trains with plain bearings would be maintained to assure safe operations.

Despite this expert opinion, the apparent trend has been towards less rather than more inspection where the choice has rested solely with the railways.

Over the past two decades, railways in Canada, in an effort to take full advantage of new technology, have gradually phased out a large number of local operations resulting in a marked decrease in train inspections by railway employees who were previously located at wayside points and intermediate terminals. Examples of this trend can be seen in: the reduction of agent/operator positions which resulted from a combination of the installation of central traffic control and the introduction of centralized railway freight agencies; the reduction of on-line maintenance-of-way personnel through the use of large mechanized gangs; and the "one spot" system of car maintenance which has seen the establishment of large repair units at a handful of terminals across the country replacing a multiplicity of small shops which previously existed.

The conversion to diesel-electric motive power has also had the effect of reducing inspection opportunities by eliminating fuel and water stops. This, coupled with longer trains and reduced train crews, has made en route inspection of trains less dependable.

The cumulative effect of all of these developments has been that train inspections have become less frequent, are performed by fewer and

nel qualifié toujours de moins en moins nombreux et à des intervalles de plus en plus éloignés.

Par conséquent, le jury est convaincu que pour assurer un niveau raisonnable de sécurité d'exploitation, le temps est venu d'exiger, par voie de règlement, que les compagnies ferroviaires se conforment à certaines normes minimales tant pour la formation et la qualification du personnel d'inspection des wagons que pour l'inspection, la déclaration et la réparation des défauts du matériel roulant.

Le Comité des transports par chemin de fer procédera par conséquent à la préparation des règlements qui exigeront que chaque train, qu'il transporte ou non des marchandises dangereuses, soit soumis à une inspection mécanique prescrite par un personnel qualifié de la compagnie ferroviaire à des intervalles que devra préciser le Comité.

Les règlements exigeront qu'une inspection mécanique prescrite soit effectuée sur tous les wagons et que ces wagons soient inspectés par du personnel qualifié de la compagnie ferroviaire à tout point de transfert avant d'être acceptés par une autre compagnie ferroviaire aux fins d'acheminement. En outre, les wagons chargés reçus par la compagnie de chemin de fer en provenance d'un expéditeur ou d'un fabricant de marchandises dangereuses feront l'objet d'une inspection mécanique tel qu'il est prescrit, inspection qui devra être effectuée par du personnel qualifié de la compagnie ferroviaire à 25 milles au plus du point d'origine chez l'expéditeur ou le manufacturier.

3.8 Possibilités de classement

Lorsqu'il s'agit de décider de l'opportunité de mettre en oeuvre au niveau national une série de recommandations basées sur les causes, les circonstances et les résultats d'un incident particulier, il est sage d'étudier également d'autres solutions qui peuvent avoir autant ou plus d'effet mais à un prix inférieur. Le jury l'a fait ainsi qu'en témoignent les conclusions présentées plus haut sur l'inspection et l'entretien des wagons. Une autre possibilité a été présentée par les compagnies ferroviaires. Il s'agit d'un classement spécial des wagons transportant les marchandises dangereuses les plus redoutables.

fewer qualified personnel and at greater distance intervals.

The Panel is convinced, therefore, that to assure a reasonable level of operating safety the time has come to require railways, by regulation, to meet certain minimum standards in the training and qualification of car inspection personnel by railway system management, and in the inspection, reporting and repair of defects in rolling stock.

The Railway Transport Committee will, therefore, proceed with the drafting of regulations which will require that every train, whether carrying dangerous commodities or not, must have a prescribed mechanical inspection by qualified railway personnel at intervals to be specified by the Committee.

The regulations will require that a prescribed mechanical inspection be performed on all cars and that these cars must be inspected by qualified railway personnel at every interchange point before being accepted for forwarding by another railway. In addition, loaded cars initially received by the railway from a shipper or manufacturer of dangerous commodities must receive a prescribed mechanical inspection to be performed by qualified railway personnel not farther than 25 miles from the shipper or manufacturer point of origin.

3.8 Marshalling Options

When one is required to decide on the merits of national implementation of a series of recommendations based on causes, circumstances and outcomes of a site-specific incident, it is wise to also consider other options that may have the same or greater effect but at a lower cost. The Panel has done this as evidenced previously in findings pertaining to car inspection and maintenance. Another option has been introduced by the railways. It pertains to the special marshalling of cars carrying the more lethal dangerous commodities.

En fait, le Comité des transports par chemin de fer a reconnu que cette solution présente certains avantages en publiant une *Ordonnance provisoire sur le classement des marchandises dangereuses* (voir l'annexe 6) immédiatement après l'accident de Mississauga pour compléter le règlement de classement déjà existant. Cette *Ordonnance* exigeait que les wagons de chemins de fer transportant des gaz liquéfiés inflammables soient séparés des wagons transportant du chlore, de l'ammoniac ou de l'anhydride sulfureux par cinq wagons sans plaque. L'intention de l'*Ordonnance* était de séparer les produits tels le gaz propane de produits tels le chlore et ainsi, en cas de déraillement, réduire le risque d'incendie ou d'explosion du propane occasionnant la libération du chlore. Le jury a conclu que l'*Ordonnance provisoire* devrait demeurer en vigueur en attendant la fin de la présente enquête sur les règlements de classement par le Comité des transports par chemin de fer.

Indeed, the Railway Transport Committee recognized certain merits in this type of option when it issued an *interim dangerous commodity marshalling Order* (see Appendix 6) immediately following the Mississauga accident to augment existing marshalling regulations. This *Order* required that railway cars carrying liquified flammable gases be separated from cars carrying chlorine, anhydrous ammonia or sulphur dioxide by 5 non-placarded cars. The intention of the *Order* was to separate products such as propane from commodities such as chlorine and thus, in the case of a derailment, reduce the risk of propane fires or explosions causing release of chlorine. The Panel has concluded that the *interim Order* should remain in force pending conclusion of the present R.T.C. review of marshalling rules.

Les autres possibilités de classement des wagons transportant des marchandises dangereuses proposées lors de l'enquête imposaient de plus lourdes restrictions aux trains transportant les marchandises dangereuses du type le plus redoutable en volume important. Essentiellement, le moyen terme le plus acceptable issu de ces choix consiste en une solution de rechange au programme en rattrapage pour l'installation de roulements à rouleaux sur tout le parc et des restrictions quant à la vitesse et à la longueur des trains. Cette solution prévoyait de placer dans les premiers 2 000 pieds du train, séparés des locomotives par les cinq wagons-citernes réglementaires tous les wagons transportant des marchandises dangereuses, ceux-ci ainsi que les wagons-tampons devant être équipés de roulements à rouleaux.

The other dangerous commodity marshalling options proposed at the hearing involved increased marshalling restrictions applied to trains carrying the more lethal high volume types of dangerous commodities. In essence, the most reasonable hydrid of these options involved an alternative to the need for total roller bearing retrofit, and speed and length restrictions. This option supported the marshalling of tank cars to the front 2,000 feet of the train, buffered by the standard five car limit from the locomotives with all dangerous commodity and buffer cars being roller bearing equipped.

Cette solution comporte plusieurs avantages apparents. Il n'y aurait pas de wagons à paliers lisses devant les wagons transportant les marchandises dangereuses les plus redoutables et ces wagons seraient également équipés de roulements à rouleaux. Par conséquent, ceci réduirait la possibilité de défaillance des paliers lisses d'un wagon se trouvant devant un wagon transportant des marchandises très dangereuses. Par conséquent, cette mesure réduirait les risques de déraillement de ce genre de wagon. Elle a également l'avantage de placer les wagons transportant les marchandises les plus

There are several apparent merits to this option. There would be no plain bearing cars marshalled in front of the cars carrying the more lethal dangerous commodities and those cars would also be roller bearing equipped. This therefore would remove the concern for the higher probability of a plain bearing failure occurring in front of a car carrying the more lethal dangerous commodities. Therefore it would reduce derailment chances of that type of car. It also has the advantage of placing the cars carrying the more hazardous commodities in proximity to the front end of the train, hence the ease

dangereuses près de l'avant du train, favorisant ainsi la facilité et l'efficacité des visites de ces wagons au défilé sans avoir à imposer des restrictions sur la longueur totale du train. Les avantages économiques de ce choix par opposition aux recommandations Grange touchant les roulements à rouleaux et la longueur du train sont appréciables, bien que le coût de ce genre de classement spécial ne soit pas négligeable.

Le jury a été fort impressionné par le témoignage des chimistes-experts qui ont parlé des problèmes éventuels si toutes les marchandises dangereuses transportées par un train donné étaient groupées dans une partie du train, précédées par d'autres wagons dotés de roulements à rouleaux. Les témoignages laissent entrevoir que dans ces circonstances un déraillement occasionnerait un tel mélange de produits et de sous-produits chimiques qu'aucun expert ne serait en mesure d'en prédire les effets ou de donner des conseils pratiques sur la scène de l'accident.

Il est également évident que le risque de défaillance des paliers lisses ne devrait pas être aussi élevé, par rapport aux roulements à rouleaux, qu'il ne l'était par le passé. En outre, l'efficacité des visites au défilé dans certaines situations est pour le moins douteuse.

L'analyse de risques faite par M.C. Swoveland pour le compte des compagnies ferroviaires conclut que le regroupement des wagons-citernes de marchandises dangereuses à l'avant offre moins de sécurité que leur disposition aléatoire entre les cinq premiers et les cinq derniers wagons du train.

Des dépositions ont aussi amené le jury à douter des avantages du groupement à l'avant en ce qui concerne la sécurité. En cas de collision entre un véhicule automobile et un train à un passage à niveau, les wagons de tête sont plus souvent touchés que ceux du milieu ou de l'arrière du train. On risque alors d'augmenter les ruptures de wagons transportant des marchandises dangereuses et cette mesure serait alors néfaste.

Le jury en vient donc à la conclusion que, mis à part l'*Ordonnance provisoire* exigeant que les wagons de gaz comprimés inflammables soient séparés des wagons de chlore, d'ammoniac ou de bioxyde sulfureux, il ne faut publier au-

and effectiveness of running inspections of such cars is enhanced without having to restrict the total length of the train. The economic benefits of doing this vis-à-vis the Grange recommendations dealing with roller bearings and train length are apparently sizeable, although the cost of this type of special marshalling is not small.

The Panel was very impressed by the evidence from the chemical experts who testified about the potential difficulties which would be encountered if all dangerous commodities being carried on a given train were marshalled in a block in one part of the train, preceded by all roller bearing cars. The evidence suggested that in those circumstances a derailment could conceivably result in such a mix of chemicals and chemical by-products that no expert could be expected to forecast the result or give practical advice at the scene.

It is also clear that the risk of plain bearing failure does not have to be as high, relative to roller bearing performance, as it has been in the past. As well, the effectiveness of running inspections in some situations is questionable at best.

The risk analysis performed by Dr. C. Swoveland, for the tank car companies concluded that the head-end marshalling of dangerous commodity tank cars is less safe than random marshalling of such cars between the first five and last five cars in the train.

Evidence was also given that leads the panel to further question the net safety benefits of the "front-end" marshalling option. Vehicle to train collisions at railway-highway crossings tend to result in the freight cars to the front of the train being impacted more often than the mid and rear section of the train. This poses a serious probability of increasing the number of dangerous commodity car ruptures and releases and hence is a counter-productive factor.

The Panel therefore concludes that, aside from its continuation of the *interim Order* separating cars carrying flammable compressed gases from cars carrying chlorine, anhydrous ammonia or sulphur dioxide, it should not issue fur-

cune autre ordonnance au sujet de la composition des trains. Le mieux est de continuer d'utiliser la méthode acutelle qui est plus sûre et qui, en groupant les wagons de même nature, simplifie dans une certaine mesure les interventions en cas d'accident.

3.9 Résumé

Après avoir étudié les nombreux documents et témoignages présentés lors des audiences, nous nous sommes efforcés de parvenir à un compromis entre la nécessité de la protection du public et les intérêts économiques légitimes des compagnies ferroviaires, des industries qui en dépendent et de leurs consommateurs. Nous avons trouvé un certain nombre de lacunes dans l'exploitation actuelle des compagnies de chemins de fer et nous en avons tenu compte pour demander par la présente décision un certain nombre de changements. Voici le résumé des décisions prises par le jury:

Roulements à rouleaux

1. Les compagnies ferroviaires du Canada devront modifier un nombre suffisant de wagons pour que 75 pour cent de leur parc commercial, comprenant les wagons dont ils sont propriétaires et les wagons loués, soient équipés de roulements à rouleaux avant le 31 décembre 1987. (Des rapports de fin d'année seront présentés au Comité des transports par chemin de fer par chaque compagnie ferroviaire faisant état des progrès en ce sens.) En outre tous les nouveaux wagons achetés ou loués par les compagnies ferroviaires canadiennes devront être équipés de roulements à rouleaux.

Modification des wagons-citernes

Attelages à double plateau

2. Aucun wagon-citerne 105 ne pourra être utilisé pour le transport des marchandises faisant l'objet du *Règlement* après le 30 juin 1982 à moins qu'il ne soit doté d'un attelage à double plateau.

3. Aucun wagon-citerne 103, 111 ou répondant à une autre spécification de la C.C.T. ne

ther marshalling Orders but rather should allow continuation of the present safer method of marshalling the dangerous commodity cars without further restriction which usually results in cars of a particular commodity being marshalled together as a result of being picked up together, thereby simplifying to some degree, the post-accident problems.

3.9 Summary

In considering the volume of written and oral evidence presented to the Panel at this hearing, we have tried to balance the need for public safety with the legitimate public interest in the economic health of the railways, the industries dependent on rail transportation and of the consumers of those industries' products. In performing this task we have found a number of shortcomings in the railways' current performance and have accordingly directed in this decision that a number of changes be made. The following is a summary of the decisions made by the Panel herein:

Roller Bearings

1. Canadian railways are to convert to roller bearings sufficient cars to ensure that 75 percent of their owned and leased revenue car fleet are roller bearing equipped by December 31, 1987 (year-end progress reports are to be submitted by each railway to the R.T.C.). As well, all cars newly acquired or leased by Canadian railways shall be roller bearing equipped.

Tank Car Modifications

Double shelf couplers

2. No specification 105 tank cars carrying any regulated commodity will be accepted for transport after June 30, 1982, unless equipped with double shelf couplers.

3. No specification 103, 111 or other C.T.C. specification tank cars carrying any regulated

pourra être utilisé pour le transport de marchandises faisant l'objet du Règlement après le 28 février 1985 à moins qu'il ne soit doté d'un attelage à double plateau.

4. Aucun wagon-citerne construit après le date de publication de la présente décision ne pourra être utilisé pour le transport à moins qu'il ne soit doté d'un attelage à double plateau.

Boucliers d'extrémité

5. Seuls des boucliers d'extrémité complets pourront dorénavant être utilisés sur les nouveaux wagons et pour montage en rattrapage.

6. Tous les nouveaux wagons-citernes 105 construits après le 31 décembre 1981, à l'exception de ceux qui seront construits pour supporter une pression d'utilisation de 500 livres par pouce carré ou plus, seront munis d'un système de résistance à la perforation équivalent à celui qui est maintenant exigé sur les wagons-citernes 112 et 114, sinon ils ne pourront pas être utilisés pour le transport.

Protection thermique

7. Aucun wagon-citerne 112 et 114 ne pourra être utilisé pour le transport des marchandises dangereuses après le 31 décembre 1982 à moins qu'il ne soit muni d'un système de protection thermique.

8. Tout nouveau wagon 105 construit après le 31 décembre 1981 sera muni d'un système de protection thermique on d'isolement correspondant aux exigences pour les wagons 112 et 114, sinon il ne pourra pas être utilisé pour le transport.

Dispositifs de vidange par le bas

9. Tout nouveau wagon doté d'un dispositif de vidange par le bas ou dont le fond comporte d'autres éléments en saillie construit après le 31 décembre 1981 devra être muni d'un système de protection de ces dispositifs comme il est spécifié dans les Spécifications de l'AAR concernant les wagons-citernes ou ces éléments devront être placés en retrait par rapport à la surface de la coque de la citerne, sinon le wagon ne pourra pas être utilisé pour le transport.

commodity will be accepted for transport after February 28, 1985, unless equipped with double shelf couplers.

4. No tank car built after the date of issuance of this decision will be accepted for transport unless equipped with double shelf couplers.

Head shields

5. Only full head shields are to be used henceforth on new cars and for future retrofitting.

6. All new 105 tank cars constructed after December 31, 1981, with the exception of those constructed to a service pressure of 500 or more psi, shall be equipped with a tank head puncture resistance system equivalent to that now required for specification 112 and 114 tank cars or they will not be accepted for transport.

Thermal protection

7. No specification 112 and 114 tank cars carrying any dangerous commodity will be accepted for transport after December 31, 1982 unless equipped with thermal protection.

8. All new 105 cars constructed after December 31, 1981 shall be equipped with thermal protection or insulation equivalent to the present requirements for 112 and 114 tank cars or they will not be accepted for transport.

Bottom Fitting Protection

9. All new cars equipped with bottom outlets or other bottom discontinuities built after December 31, 1981 shall have such outlets protected as set out in the AAR Specifications for Tank Cars or recessed below the surface of the tank shell or they will not be accepted for transport.

10. Le Comité de révision technique des marchandises dangereuses devra préparer et présenter au Comité des transports par chemin de fer:

i) pour le 1er février 1982 un calendrier d'installation en rattrapage de systèmes de protection des éléments montés en saillie sous le fond pour tous les wagons-citernes transportant des marchandises dangereuses spéciales.

ii) pour le 1er juin 1982, un calendrier d'installation en rattrapage de systèmes de protection des éléments montés en saillie sous le fond pour tous les wagons-citernes transportant d'autres marchandises dangereuses.

Détecteurs de boites chaudes

11. Les trains transportant des marchandises dangereuses spéciales subiront une inspection d'entrée, comprenant au moins une vérification par des détecteurs de boites chaudes et de pièces traînantes ou une inspection mécanique par les employés de la compagnie ferroviaire avant d'entrer dans une zone habitée. Une inspection semblable, à intervalles de 20 milles au plus à partir du point d'inspection d'entrée, à l'intérieur de la zone habitée sera exigée à moins que le train transportant des marchandises dangereuses spéciales ne roule à moins de 15 m/h.

L'inspection d'entrée doit avoir lieu à 3 milles au moins et à 20 milles au plus de l'entrée dans la zone habitée.

Aux fins de la présente exigence, une zone habitée est définie comme une zone à population dense et la priorité est accordée aux zones dans lesquelles l'évacuation serait très difficile en cas d'urgence.

En raison des difficultés d'ordre pratique que pose l'application de la présente prescription, elle sera mise en oeuvre progressivement en commençant pas les plus grandes villes. Elle entrera en vigueur:

a) immédiatement dès l'approbation par le Comité des transports par chemin de fer des plans qui doivent être

10. The Dangerous Commodity Technical Review Committee shall prepare and submit to the Railway Transport Committee

(i) by February 1, 1982 a retrofit schedule for the protection of bottom discontinuities on all tank cars carrying special dangerous commodities.

(ii) by June 1, 1982 a retrofit schedule for the protection of bottom discontinuities on all tank cars carrying other dangerous commodities.

Hot Box Detectors

11. Trains carrying any special dangerous commodity shall undergo a "gateway" inspection, at minimum consisting of a hot box and dragging equipment detector or a mechanical inspection by railway employees before entering a populated area. A similar further inspection at no more than 20 mile intervals, relative to the location of the gateway inspection points, within the populated area will be required unless the special dangerous commodity train operates below 15 m.p.h.

The gateway inspection is to take place no closer than 3 miles and no more than 20 miles from the boundary of a populated area.

For the purposes of this requirement a populated area is defined as a densely populated area and priority is granted those areas in which evacuation in the event of an emergency would be very difficult.

Due to practical difficulties in implementing the requirement it will be phased in starting with the largest cities. It will be effective:

(a) immediately upon R.T.C. approval of plans to be submitted by each railway within sixty (60) days hereof in

présentés par chaque compagnie ferroviaire dans les soixante (60) jours des présentes dans les zones métropolitaines dont la population est de plus de 100 000 habitants (voir la liste à l'annexe 4),

b) le 1er octobre 1984 dans les zones habitées dont la population est de 50 000 à 100 000 habitants mais qui ne sont pas situées dans une zone métropolitaine, et

c) le 1er octobre 1987 dans les zones dont la population est de 10 000 à 50 000 mais qui ne sont pas situées dans une zone métropolitaine.

12. Les compagnies ferroviaires commenceront immédiatement à faire rapport au Comité des transports par chemin de fer de tous les incidents de surchauffe de la boîte d'essieux que ces incidents aient ou non provoqué une défaillance ou un déraillement. Ces rapports devront inclure le type de roulement et de wagon en cause, la date et le lieu de l'incident, la distance parcourue depuis le dernier détecteur de boîtes chaudes ou la dernière inspection, et si le dernier détecteur de boîtes chaudes indiquait une anomalie.

13. Il est recommandé que le Comité de recherche technique, Planification stratégique, de Transports Canada se renseigne sur la possibilité de faire des essais pour établir le temps qui s'écoule dans diverses conditions avant la défaillance d'un roulement à rouleaux.

14. Les compagnies ferroviaires ne manqueront certainement pas de réviser leur système de priorités relativement à l'installation de détecteurs de boîtes chaudes dans les zones qui ne sont pas identifiées à l'article 11 de manière à ce que la plus grande priorité soit déterminée par le niveau de trafic des marchandises dangereuses et en particulier le niveau de trafic des marchandises dangereuses spéciales.

Longueur du train

15. Aucune restriction ne sera imposée sur la longueur du train.

census metropolitan areas with a population of over 100,000 (listed in Appendix 4),

(b) October 1, 1984 for populated areas with a population of 50,000 to 100,000 but not within a census metropolitan area and

(c) October 1, 1987 for populated areas with a population of 10,000 to 50,000 but not within a census metropolitan area.

12. Railways shall immediately commence reporting to the Railway Transport Committee all hot box occurrences, whether or not they result in a burn-off or a derailment. Such report are to include the type of bearing and car involved, the date and location of the occurrence, the distance from the last hot box detector and/or inspection, and whether any abnormal indication registered on the previous hot box detector.

13. It is recommended that the Technical Research Committee of Strategic Planning, Transport Canada investigate the possibility of conducting tests on the time taken for a roller bearing to go to failure under various conditions.

14. Railway companies will be expected to review their system of priorities for hot box detector installation in areas not identified in item 11 to ensure that the highest priority is dictated by the level of dangerous commodity traffic and in particular the level of special dangerous commodity traffic.

Train Length

15. No restrictions will be imposed on train length.

Vitesse du train

16. Dans les zones métropolitaines dont la population est de 100 000 habitants ou plus (voir la liste de l'annexe 4) la vitesse des trains transportant des marchandises dangereuses spéciales sera limitée à 35 m/h et dans les zones dont la population est de 50 000 à 100 000 habitants lorsque les dispositions en vue de la protection définies à l'article 11 n'ont pas été mises en oeuvre, la vitesse des trains transportant des marchandises dangereuses spéciales sera limitée à 35 m/h. Dans les zones dont la population est de 10 000 à 50 000 habitants, non protégées comme il est défini à l'article 11, la vitesse des trains transportant des marchandises dangereuses spéciales sera limitée à 35 m/h après le 1er octobre 1987.

Inspection des wagons

17. Des règlements exigeront une inspection mécanique complète, tel qu'il est prescrit, par un personnel qualifié de tous les wagons d'un train, qu'il transporte ou non des marchandises dangereuses, à des intervalles qui seront spécifiés par la Commission et aux points de transfert avant réception d'une autre compagnie ferroviaire pour acheminement.

D'autres règlements exigeront que les trains chargés de marchandises dangereuses reçues par la compagnie ferroviaire et provenant d'un expéditeur ou d'un manufacturier fassent l'objet d'une inspection mécanique tel qu'il est prescrit, inspection qui devra être effectuée par du personnel qualifié de la compagnie ferroviaire à 25 milles au plus du point d'origine chez l'expéditeur ou le manufacturier.

18. Dans l'intervalle, l'article 74.596 du Règlement sur le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (qui exige une inspection des wagons-citernes transportant des marchandises dangereuses avant leur acceptation par un transporteur) sera élargi de façon à inclure tous les wagons transportant des marchandises dangereuses (et non plus les seuls wagons-citernes).

Le jury estime que ces mesures de sécurité n'auront pas d'effets sensibles sur la situation concurrentielle des compagnies ferroviaires par rapport aux autres modes de transport, ne nécessiteront pas un investissement de fonds publics

Train Speed

16. In census metropolitan areas with a population of 100,000 or more (as listed in Appendix 4) trains carrying special dangerous commodities shall travel at no more than 35 mph and in areas of population from 50,000 to 100,000 where provisions for protection as defined in item 11 have not been implemented, trains carrying special dangerous commodities shall travel at no more than 35 mph. In areas of population from 10,000 to 50,000 not protected as defined in item 11 trains carrying special dangerous commodities shall travel at no more than 35 mph after October 1, 1987.

Car Inspection

17. Regulations will be drafted requiring a prescribed complete mechanical inspection by qualified personnel of all rail cars in a train, whether carrying dangerous commodities or not, at intervals to be specified by the Commission, and at interchange points before acceptance for forwarding from another railway.

Further regulations will be drafted such that cars loaded with dangerous commodities initially received by the railway from a shipper or manufacturer must receive a prescribed mechanical inspection to be performed by qualified railway personnel not farther than 25 miles from the shipper or manufacturer point of origin.

18. In the interim, section 74.596 of the Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail (which requires inspection of tank cars carrying dangerous commodities before acceptance by a carrier) will be enlarged to include all cars carrying dangerous commodities (and not just tank cars).

It is the judgement of the Panel that these safety initiatives will not appreciably affect the competitive position of the railways relative to other modes of transportation; will not require additional public financial support; and will not

supplémentaire et n'occasionneront pas d'augmentation indue des tarifs ferroviaires.

3.10 Conclusion

Le Comité des transports par chemin de fer avait déjà reconnu la nécessité de renforcer son propre programme de sécurité (sur des aspects tels l'inspection des voies ferrées dont il est fait mention plus haut) et avait en conséquence demandé une augmentation du personnel du Comité. Le Comité désire exprimer sa satisfaction à l'égard de la décision du Conseil du Trésor d'approuver ladite requête et d'augmenter de 31 années-personnes l'effectif du Comité des transports par chemin de fer, augmentation qui doit s'échelonner sur une période de deux ans. Le personnel supplémentaire qui sera affecté à des fonctions reliées à la sécurité permettra au Comité des transport par chemin de fer d'établir un programme de sécurité plus étendu et plus complet qu'il était possible de le faire jusqu'ici. L'aptitude du Comité des transports par chemin de fer à promouvoir par lui-même la sécurité et à effectuer des inspections suffisantes pour assurer que les compagnies ferroviaires assument elles aussi leurs responsabilités en ce qui concerne la sécurité se trouvera considérablement accrue.

Les membres du jury désirent remercier une fois de plus toutes les personnes et les parties qui sont venues témoigner lors de l'enquête publique et tous ceux qui ont pris le temps et la peine de faire connaître leur point de vue par écrit. Leur collaboration a été très utile au jury.

La recherche d'une plus grande sécurité dans tous les modes de transport ne s'arrêtera jamais. L'audience ainsi que les ordonnances, règles et règlements qui en découleront constituent de nouvelles étapes, que nous espérons importantes, dans cette voie. Les ordonnances prévues aux présentes qui pourront être préparées à temps seront publiées conjointement avec le présent document et les autres suivront au cours des prochaines semaines. Le jury voudrait qu'elles soient toutes en vigueur au plus tard le 1er novembre de la présente année.

make necessary any undue increase in charges for railways services.

3.10 Concluding Remarks

The R.T.C. had earlier identified a need for an increase in its own safety program (in such areas as track inspection referred to earlier herein), and had accordingly requested an increase in the number of Committee staff. The Committee wishes to express its satisfaction with the decision of Treasury Board to approve its past request and to increase the staff of the Railway Transport Committee over a two year period by 31 person years. This additional staff will be assigned to safety related duties and will enable the Railway Transport Committee to institute a more comprehensive and complete safety program than has hitherto been possible. The Railway Transport Committee's ability to itself promote safety and carry out sufficient inspections to ensure that the railways are also abiding by their safety responsibilities should be greatly enhanced.

The Panel wishes to express its appreciation once more to all the witnesses and parties who appeared before it at the public hearing and to all those who took the time and effort to provide the panel with their views in writing. Everyone presented their evidence and conducted their cases in a responsible and effective way and were of great assistance to the panel in its deliberations.

The quest for the highest possible degree of safety in all modes of transportation is a never ending one, and this hearing and the Orders, Rules and Regulations which will follow it, are merely new and we hope important steps on that long road. Those Orders provided for herein which could be prepared in the time available will be issued concurrently with this document, the remainder will follow within the next few weeks. It is the Panel's intention that all will be in force on or before November 1st of this year.

ANNEXE 1

Ordonnance de justification

Ordonnance du Comité des transports par chemin de fer n° R-31781, datée du 23 janvier 1981.

Relative au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer; et

Relative aux recommendations énoncées dans le rapport d'enquête sur l'accident ferroviaire de Mississauga, en date de décembre 1980 (ci-après appelé le "rapport").

Attendu qu'après la tenue d'une audience publique et d'une enquête sur le déraillement survenu à Mississauga (Ontario) le 10 novembre 1979, le juge Samuel G.M. Grange a formulé, dans son rapport, un certain nombre de recommandations, en vue de rendre plus sûr le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer; et

Attendu que le Comité des transports par chemin de fer examine actuellement ces recommandations, qui relèvent de sa compétence; et

Attendu que la troisième recommandation se lit comme il suit:

> Un train de marchandises dangereuses qui ne satisfait pas à la première recommandation ne devrait pas dépasser 4 000 pieds de longueur, nonobstant la protection offerte par le détecteur de boîte chaude.
>
> Si le train de marchandises dangereuses ne satisfait pas à la première recommandation, ou si le parcours qu'emprunte le train de marchandises à travers les zones habitées ne satisfait pas à la deuxième recommandation, ce train ne devrait pas dépasser 25 milles à l'heure quand il traverse la zone en question.

IL EST PAR LA PRÉSENTE ORDONNÉ CE QUI SUIT:

Canadien Pacifique Limitée sont sommés d'exposer, au plus tard le 9 février 1981, les motifs

APPENDIX 1

The "Show Cause" Order

Railway Transport Committee Order No. R-31781, dated January 23, 1981.

In the matter of the transportation of dangerous commodities by rail; and,

In the matter of the recommendations contained in the Report of the Mississauga Railway Accident Inquiry dated December 1980, (hereinafter called the "Report").

Whereas Mr. Justice Samuel G.M. Grange, after a public hearing and investigation into the derailment that occurred in Mississauga, Ontario on November 10, 1979, made a number of recommendations in the Report aimed at improving the safety of the transportation of dangerous commodities by rail; and,

Whereas the Railway Transport Committee is currently reviewing those recommendations which lie within its jurisdiction; and,

Whereas Recommendation Three of the Report states:

> If a dangerous goods train does not comply with Recommendation One, it should not exceed 4,000 feet in length regardless of the hot box detector protection provided.
>
> If the dangerous goods train does not comply with Recommendation One, or if the route of the dangerous goods train passing through a built-up area does not comply with Recommendation Two, the train in passing through the built-up area should not exceed 25 miles per hours.

IT IS HEREBY ORDERED THAT:

Canadian Pacific Limited is required to show cause on or before February 9, 1981, why the

pour lesquels le Comité des transports par chemin de fer ne devrait pas prescrire, dès le 12 février 1981, l'application de ce qui suit:

1. Ne doit pas dépasser 4 000 pieds de longueur, un train transportant des marchandises dangereuses assujetties aux dispositions du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer (ci-après désigné le "Livre rouge" (Red Book)),

a) dont les wagons ne sont pas munis de roulements à rouleaux;

b) dont les wagons-citernes n'ont pas d'attelages à double plateau;

c) dont les wagons-citernes 112 ou 114 ne sont pas dotés de déflecteurs et d'une protection thermique;

d) dont les wagons-citernes 111 ou 114 munis d'un dispositif de vidange par le bas ne sont pas équipés d'une protection dudit dispositif.

2. Un train qui transporte des marchandises assujetties aux dispositions du Livre rouge et qui répond à l'une des conditions exposées de a) à d) à la clause n° 1 ne doit pas dépasser 25 milles à l'heure lorsqu'il traverse une agglomération de 500 habitants ou plus vivant à proximité de la voie ferrée.

3. Si un train transportant des marchandises assujetties aux dispositions du Livre rouge

a) traverse une agglomération de 500 habitants ou plus vivant à proximité de la voie ferrée, et

b) que cette voie n'est pas protégée par un détecteur de boîte chaude et de pièces traînantes posés à tous les vingt milles,

Railway Transport Committee should not, effective February 12, 1981, order that:

1. If a train transporting any commodities regulated under the Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail (hereinafter called the "Red Book") has:

(a) any cars in it without roller bearings;

(b) any tank cars carrying any commodity regulated under the Red Book that does not have double shelf couplers;

(c) any specification 112 or 114 tank cars carrying any commodity regulated under the Red Book that does not have head shields and thermal protection; or

(d) any 111 or 114 tank cars carrying any commodity regulated by the Red Book which have bottom fittings without bottom fitting protection;

the train shall not exceed 4000 feet in length.

2. If a train transporting any commodity regulated under the Red Book meets any of conditions (a) to (d) specified in clause 1, the train shall not exceed twenty-five miles per hour while passing through any centre of population containing 500 or more people in proximity to the track.

3. If a train transporting any commodity regulated under the Red Book:

(a) passes through a centre or population containing 500 or more people in proximity to the track, and

(b) the track through such centre of population does not have hot box and dragging equipment detectors installed at least every twenty miles,

ce train ne doit pas dépasser vingt-cinq milles à l'heure lorsqu'il traverse l'agglomération en question.

the train shall not exceed twenty-five miles per hour while passing through the centre of population.

ANNEXE 2 - APPENDIX 2

Compagnies ferroviaires relevant de la C.C.T. ayant reçu une ordonnance de justification - Railways Under C.T.C. Jurisdiction Who Received "Show Cause" Orders

Compagnie ferroviaire - Railway	n° de l'ordonnance Order Number	Date
Algoma Central Railway	R-31782	26/1/81
Arnaud Railway Company	R-31783	26/1/81
Burlington Northern Inc.	R-31784	26/1/81
Burlington Northern (Manitoba) Ltd.	R-31785	26/1/81
Canada Southern Railway Company	R-31786	26/1/81
Chemins de fer Nationaux du Canada - Canadian National Railway	R-31780	26/1/81
Canadien Pacifique Limitée - Canadian Pacific Limited	R-31781	26/1/81
Devco Railway	R-31787	26/1/81
Chesapeake & Ohio Railway Company	R-31788	26/1/81
Consolidated Rail Corporation	R-31789	26/1/81
Detroit River Tunnel Company	R-31790	26/1/81
Essex Terminal Railway Company	R-31791	26/1/81
Lake Erie and Detroit River Rly. Co.	R-31792	26/1/81
Maine Central Railroad Company	R-31793	26/1/81
Napierville Junction Railway Company	R-31794	26/1/81
Norfolk and Western Railway Co.	R-31795	26/1/81
Nipissing Central Railway	R-31796	26/1/81
Quebec North Shore and Labrador Rly.	R-31797	26/1/81
St. Lawrence and Adirondack Railway Co.	R-31798	26/1/81
Toronto Hamilton and Buffalo Railway Co.	R-31799	26/1/81
Toronto Terminals Railway Co.	R-31800	26/1/81
Wabush Lake Railway Company	R-31801	26/1/81
White Pass and Yukon Route	R-31802	26/1/81

ANNEXE 3

Liste de marchandises dangereuses spéciales

Liste 1

Noms
Amatol (explosifs très sensibles)
Ammoniac
Acide fluorhydrique, anhydre
Chlore
Isobutane ou gaz de pétrole liquéfié
Gaz de pétrole liquéfié
Composé antidétonant pour carburant
Propane ou gaz de pétrole liquéfié
Anhydride sulfureux
Chlorure de vinyle
Acrylonitrile
Munitions explosives pour canons
Butadiène, inhibé
Oxyde d'éthylène
Explosifs très sensibles
Explosifs très sensibles, liquides
Acide chlorhydrique anhydre, chlorure d'hydrogène
Phosphore blanc ou jaune dans l'eau
Munitions éclairantes pour canons
Munitions fumigènes pour canons
Munitions explosives pour armes de petit calibre
Ammoniaque liquide
Amorces détonantes - plus de 1000
Phosphure de calcium
Cyanure de calcium
Oxyde de carbone
Solution d'azote brut (engrais)
Gaz comprimés n.s.a.
Cyanure de potassium, liquide
Cyanure de sodium, liquide
Cyanure de sodium, solide
Cordeaux détonants, classe A
Amorces-détonateurs
Cordeaux détonants, explosifs de la classe A, radioactifs
Diméthylamine anhydre
Diphénylamine chlorarsine, gazeux, liquide ou solide
Amorces électriques - plus de 1000
Éthane
Éthylène
Bombes explosives

APPENDIX 3

List of Special Dangerous Commodities

List No. 1

Commodity Name
Amatol (high explosives)
Anhydrous Ammonia
Anhydrous Hydrofluoric Acid
Chlorine
Isobutane or Liquified Petroleum Gas
Liquified Petroleum Gas
Motor Fuel Antiknock Compound
Propane or Liquified Petroleum Gas
Sulphur Dioxide
Vinyl Chloride
Acrylonitrile
Ammunition for cannon with explosive projectiles
Butadiene, Inhibited
Ethylene Oxide
High Explosives
High Explosives Liquid
Hydrochloric Acid Anhydrous, Hydrogen Chloride
Phosphorus White or Yellow in water
Ammunition for cannon illuminating projectiles
Ammunition for cannon with smoke projectiles
Ammunition for small arms with explosive projectiles
Aqua Ammonia Solution
Blasting caps-more than 1000
Calcium Phosphide
Calcium Cyanide
Carbon Monoxide
Crude Nitrogen Fertilizer Solution
Compressed Gases n.o.s.
Cyanide of Potassium, Liquid
Cyanide of Sodium, Liquid (Sodium Cyanide)
Cyanide of Sodium, Solid (Sodium Cyanide)
Detonating Fuses Class A
Detonating Primers
Detonating Fuses Class A explosives, radioactive
Dimethylamine Anhydrous
Diphenylamine chlorarsine, Gas Liquid or solid
Electric Blasting Caps more than 1000
Ethane
Ethylene
Explosive Bomb

Mines explosives	Explosive Mine
Projectiles explosives	Explosive Projectile
Torpilles explosives	Explosive Torpedo
Solution ammoniacale contenant de l'ammoniac libre (engrais)	Fertilizer Ammoniating Solution containing free ammonia
Cordeaux détonants renfermant des explosifs de la classe A	Fuses Detonating Containing Class A explosives
Grenades à main	Hand Grenades
Gaz d'hydrocarbure, liquéfié	Hydrocarbon Gas, Liquified
Acide cyanhydrique, liquéfié	Hydrocyanic Acid, Liquified
Acide cyanhydrique (prussique), liquide	Hydrocyanic Acid (Prussic), Liquid
Hydrogène sulfuré	Hydrogen Sulphide
Isobutylène ou gaz de pétrole liquéfié	Isobutylene or Liquified Petroleum Gas
Fusées JATO, explosifs de la classe A	Jet Thrust Unit (JATO), Class A Explosives
Explosifs peu sensibles	Low Explosives
Méthane	Methane
Méthylamine anhydre	Methylamine Anhydrous
Gaz d'hydrocarbure non liquéfié	Nonliquifed Hydrocarbon Gas
Oléum	Oleum
Oxygène liquide sous pression	Oxygen Pressurized Liquid
Poudres propulsives de la classe A	Propellant Explosives Class A
Liquides pyrophoriques n.s.a.	Pyroforic Liquids, n.o.s.
Matière radioactive à faible activité spécifique	Radioactive material low specific activity
Munitions explosives pour roquettes	Rocket Ammunition with explosive projectiles
Cyanure d'argent	Silver Cyanide
Sodium métallique	Sodium Metallic

Liste 2

Noms	**Commodity Name**
Acétone cyanhydrine	Acetone Cyanhydrin
Acide picrique	Acid Picric
Picrate d'ammonium	Ammonium Picrate
Munitions chimiques	Ammunition Chemical
Munitions asphyxiantes pour canons	Ammunition for Cannon with Gas Projectiles
Munitions incendiaires pour canons	Ammunition for Cannon with Incendiary Projectiles
Munitions incendiaires pour armes de petit calibre	Ammunition for Small Arms with Incendiary Projectiles
Cyanure de baryum, solide	Barium Cyanide, Solid
Poudre de mine	Black Blasting Powder
Poudre noire comprimée	Black Pellet Powder
Poudre noire	Black Powder
Amorces avec cordeaux détonants à étui métallique (charge réduite) - plus de 1000	Blasting Caps with metal clad mild detonating fuse-more than 1000
Amorces avec mèches de sûreté - plus de 1000	Blasting Caps with safety fuse-more than 1000
Relais explosifs	Boosters, explosive
Bromoacétone, liquide	Bromacetone, Liquid
Cyanure de bromobenzyle, liquide	Brombenzyl Cyanide, Liquid
Brome	Bromine

List 2

Pentafluorure de brome
Trifluorure de brome
Charges de dispersion
Phosphure de calcium
Chloroacétophénone gazeux, liquide ou solide
Chloropicrine et gaz comprimé ininflammable non liquéfié en mélange
Chloropicrine et chlorure de méthyle en mélange
Gaz comprimés n.s.a.
Cyanure de cuivre
Aldéhyde crotonique
Cyanures de mélanges de cyanure, secs
Cyanure de potassium, solide
Bromure de cyanogène
Chlorure de cyanogène contenant moins de 9% d'eau
Cyanogène
Cyclopropane
Explosifs radioactifs
Éther méthylique
Diphénylchloro-arsine, solide
Diphosgène
Éthyldichloroarsine
Fluor
Tétraphosphate d'hexaéthyle et gaz comprimé en mélange
Acide bromhydrique
Acide bromhydrique, anhydre
Acide cyanhydrique, solutions
Acides flurohydrique et sulfurique, mélanges

Bromure d'hydrogène
Hydrogène non liquéfié
Hydrogène liquéfié
Allumeurs (JATO)
Allumeurs de moteur de roquette
Explosifs de la classe A
Explosifs d'allumage
Agents irritants n.s.a.
Cyanure de plomb
Lewisite
Gaz d'hydrocarbure liquéfié
Gaz ininflammables liquéfiés additionnés d'azote, d'oxyde de carbone ou d'air
Explosifs de faible puissance
Chlorure mercurique
Cyanure de mercure, solide
Méthyldichloroarsine
Méthylmercaptan
Monochloroacétone, stabilisé
Gaz moutarde
Acide sulfonitrique (mixte)
Oxyde nitrique
Azote en solution (engrais)

Bromine Pentafluoride
Bromine Trifluoride
Bursters, explosives
Calcium Phosphide
Choracetophenone Gas, liquid or solid
Chlorpicrin and Non-flammable nonliquified compressed gas mixtures
Chlorpicrin and methyl chloride mixtures

Compressed Gases, n.o.s.
Copper Cyanide
Crotonaldehyde
Cyanides of Cyanide mixtures, dry
Cyanide of Potassium, Solid
Cyanogen Bromide
Cyanogen Chloride containing less than 9% water
Cyanogen Gas
Cyclopropane
Explosives radioactive
Dimethyl Ether
Dephenyl chlorarsine Solid
Diphosgene
Ethyldichloroarsine
Fluorine
Hexaethyl Tetraphosphate and compressed gas mixture
Hydrobromic Acid
Hydrobromic acid, anhydrous
Hydrocyanic acid, solutions
Hydrogen hydrofluoric and sulphuric acids, mixtures
Hydrogen Bromide
Hydrogen gas, nonliquified
Hydrogen, Liquified
Ignitors Jet Thrust (JATO)
Class A explosives
Ignitors Rocket Motor
Igniting Explosives
Irritating Agents n.o.s.
Lead Cyanide
Lewisite
Liquified Hydrocarbon gas
Liquified Non flammable gases charged with nitrogen, carbon dioxide or air
Low blasting explosives
Mercuric Chloride
Mercuric Cyanide Solid
Methyldichlorasine
Methyl Mercaptan
Monochloracetone Stabilized
Mustard Gas
Nitrating (mixed) Acid
Nitric Oxide
Nitrogen fertilizer, solution

Tétroxyde d'azote, liquide	Nitrogen Tetroxide, Liquid
Tétroxyde d'azote - Mélanges d'acide nitrique contenant jusqu'à 33,2% en poids d'oxyde nitrique	Nitrogen Tetroxide - Nitric Acid mixtures containing up to 33.2% weight Nitric Oxide
Nitroglycérine en solution alcoolique	Nitroglycerin, Spirits of
Chlorure de nitrosyle	Nitrosyl Chloride
Protoxyde d'azote	Nitrous Oxide
Phospahtes organiques n.s.a. et gaz comprimé en mélange	Organic Phosphates n.o.s. mixed with compressed gas
Pentaborane	Pentaborane
Perchlorates n.s.a.	Perchlorates n.o.s.
Acide perchlorique, concentration d'au plus 72%	Perchloric acid, not in excess of 72%
Chlorure de phénylcarbylamine	Phenycarbylamine Chloride
Phényldichlorarsine, liquide	Phenydichlorarsine, Liquid
Phosgène (diphosgène)	Phosgene (disphosgene)
Phosphore blanc ou jaune, sec	Phosphorus, white or yellow, dry
Liquides ou gaz toxiques n.s.a.	Poisonous Liquid or Gas n.o.s.
Gaz toxique pour grenades de police, classe A	Police Grenades Poison Gas Class A
Chlorure de pyrosulfuryle	Pyro Sulphuryl Chloride
Matière radioactive, articles exempts, quantité exempte, fissile, formule normale	Radioactive Material, exempt Articles, exempt quantity, fissile, normal form
Matière radioactive, formule spéciale	Radioactive Material Special Form
Grenades à fusil	Rifle Grenades
Munitions éclairantes pour roquettes	Rocket Ammunition with illuminating projectiles
Munitions asphyxiantes pour roquettes	Rocket Ammunition with gas projectiles
Munitions fumigènes pour roquettes	Rocket Ammunition with incendiary projectiles
Munitions fumigènes pour roquettes	Rocket Ammunition with smoke projectiles
Explosifs de la classe A pour moteurs de roquettes	Rocket Motors Class A Explosives
Tétrafluorure de silicium	Silicon Tetrafluoride
Hexafluorure de soufre	Sulphur Hexafluoride
Anhydride sulfurique, stabilisé	Sulphur Trioxide Stabilized
Chlorure de sulfuryle	Sulphuryl Chloride
Fluorure de sulfuryle	Sulpuryl Fluoride
Charges (explosives) additionnelles	Supplementary Charges (explosive)
Chandelles lacrymogènes	Tear Gas Candles
Grenades lacrymogènes	Tear Gas Grenades
Matières liquides ou solides n.s.a. servant à la production de gaz lacrymogène	Tear Gas Material Liquid, or Solid n.o.s.
Dithiopyrophospahte de tétraéthyle et gaz comprimé en mélange	Tetraethyl Dithio Pyrophosphate and compressed gas mixture
Pyrophosphate de tétraéthyle et gaz comprimé en mélange	Tetraethyl Pyrophosphate and compressed gas mixture
Tétrafluoroéthylène inhibé	Tetrafluoroethylene, Inhibited
Tétranitrométhane	Tetranitromethane
Triméthylamine anhydre	Trimethylamine Anhydrous
Trinitrobenzène, humide (ne dépassant pas 16 onces)	Trinitrobenzene, wet (not to exceed 16 ounces)
Fluorure de vinyle inhibé	Vinyl Fluoride, Inhibited
Éther méthylvinylique inhibé	Vinyl Methyl Ether, Inhibited
Bromure de xylyle	Xylyl Bromide
Cyanure de zinc	Zinc Cyanide

ANNEXE 4

Régions métropolitaines de recensement* de plus de 100 000 habitants

St-Jean, Terre-Neuve	145,400
Halifax, Nouvelle-Écosse	267,991
Saint-Jean, Nouveau-Brunswick	112,974
Chicoutimi, Québec	128,643
Québec, Québec	542,158
Trois Rivières, Québec	106,031
Montréal, Québec	2,802,547
Ottawa/Hull, Ontario/Québec	693,288
Oshawa, Ontario	135,196
Toronto, Ontario	2,803,101
Hamilton, Ontario	529,371
St. Catharines, Ontario	301,921
Kitchener, Ontario	272,158
London, Ontario	270,383
Windsor, Ontario	247,582
Sudbury, Ontario	157,030
Thunder Bay, Ontario	119,253
Winnipeg, Manitoba	578,217
Regina, Saskatchewan	151,191
Saskatoon, Saskatchewan	133,793
Calgary, Alberta	471,397
Edmonton, Alberta	556,270
Vancouver, Colombie Britannique	1,166,348
Victoria, Colombie-Britannique	218,250

* Une région métropolitaine de recensement est le bassin principal du marché du travail d'un centre urbain (zone construite ininterrompue) de 100 000 habitants ou plus. Cette division a été créée par Statistique Canada et prend généralement le nom de la zone urbaine correspondante. Elle est constituée par des municipalités ou des divisions de recensement complètes. Une région métropolitaine comprend 1) les municipalités qui se trouvent entièrement ou partiellement à l'intérieur du centre urbanisé et 2) d'autres municipalités lorsque a) 40% au moins de la population active ayant un emploi qui habite cette municipalité travaille dans le centre urbanisé ou b) au moins 25% de la population active travaillant dans la municipalité vit dans le centre urbanisé.

Comme une région métropolitaine doit être constituée de divisions de recensement complètes, ses limites peuvent ne pas correspon-

APPENDIX 4

List of Canadian Census Metropolitan Areas* with populations in excess of 100,000

St. John's, Newfoundland	145,400
Halifax, Nova Scotia	267,991
Saint John, New Brunswick	112,974
Chicoutimi, Québec	128,643
Québec, Québec	542,158
Trois Rivieres, Québec	106,031
Montreal, Québec	2,802,547
Ottawa/Hull, Ontario/Québec	693,288
Oshawa, Ontario	135,196
Toronto, Ontario	2,803,101
Hamilton, Ontario	529,371
St. Catharines, Ontario	301,921
Kitchener, Ontario	272,158
London, Ontario	270,383
Windsor, Ontario	247,582
Sudbury, Ontario	157,030
Thunder Bay, Ontario	119,253
Winnipeg, Manitoba	578,217
Regina, Saskatchewan	151,191
Saskatoon, Saskatchewan	133,793
Calgary, Alberta	471,397
Edmonton, Alberta	556,270
Vancouver, British Columbia	1,166,348
Victoria, British Columbia	218,250

* CMA refers to the main labour market area of an urbanized core (or continuously built-up area) having 100,000 or more population. CMAs are created by Statistics Canada and are usually known by the name of the urban area forming their urbanized core. They contain whole municipalities (or census subdivisions). CMAs are comprised of (1) municipalities completely or partly inside the urbanized core, and (2) other municipalities, if (a) at least 40% of the employed labour force living in the municipality works in the urbanized core, or (b) at least 25% of the employed labour force working in the municipality lives in the urbanized core.

Since a CMA must contain whole census subdivisions, its limits may fall within, or extend beyond, the actual labour market area.

dre à celles du bassin réel de marché du travail. La différence peut être sensible dans les régions du pays où les divisions de recensement sont très étendues. Les régions métropolitaines de recensement peuvent aussi avoir des frontières différentes de celles des régions métropolitaines telles que délimitées par les autorités locales pour la planification ou toute autre fin.

The differences may be significant in those parts of Canada where census subdivisions cover particularly large areas of land. Census metropolitan areas may also differ from Metropolitan Areas designated by local authorities for planning or other purposes.

ANNEXE 5

Ordonnance relative aux détecteurs de boîtes chaudes visant CP Rail

Ordonnance du Comité des transports par chemin de fer n° R-32284, datée du 28 mai 1981.

Relative à la protection et la sécurité du public et des employés de chemins de fer dans l'exploitation des trains; et

Relative à l'audience publique tenue présentement aux fins d'entendre les témoignages visant certaines recommandations du Rapport d'enquête sur l'accident ferroviaire de Mississauga.

Attendu que le Comité des transports par chemin de fer a entendu certains témoignages visant les détecteurs de boîtes chaudes et leur rôle dans la prévention de déraillements causés par des coussinets surchauffés;

Attendu que Canadien Pacifique Limitée projette d'installer 154 détecteurs de boîtes chaudes entre 1981 et 1985;

Attendu que Canadien Pacifique Limitée est d'accord qu'il est possible de compléter l'installation des 154 détecteurs de boîtes chaudes pour la fin de 1983;

Attendu que le réseau de Canadien Pacifique Limitée compte présentement moins de détecteurs de boîtes chaudes que celui des Chemins de fer Nationaux du Canada; et

Attendu que le Comité des transports par chemin de fer a établi que dans l'intérêt du public, un plus grand nombre de détecteurs de boîtes chaudes doit être installé sur les voies ferrées de Canadien Pacifique Limitée -

IL EST PAR LES PRÉSENTES ORDONNÉ CE QUI SUIT:

Canadien Pacifique Limitée devra installer, avant le 31 décembre 1983, 154 détecteurs de boîtes chaudes supplémentaires en sus de ceux qui ont été installés sur ses lignes avant le 1er janvier 1981.

APPENDIX 5

Order to CP Rail concerning hot box detectors

Railway Transport Committee Order No. R-32284, dated May 28, 1981.

In the matter of the protection and safety of the public and of employees in the running and operating of trains; and

In the matter of a public hearing being held to consider and hear submissions on certain recommendations contained in the Report of the Mississauga Railway Accident Inquiry.

Whereas the Railway Transport Committee has heard certain evidence related to hot box detectors and their role in preventing train derailments due to overheated bearings;

Whereas Canadian Pacific Limited presently plans to install 154 hot box detectors between 1981 and 1985;

Whereas Canadian Pacific Limited has agreed that it is possible to install those 154 hot box detectors by the end of 1983;

Whereas Canadian Pacific Limited presently has fewer hot box detectors installed on its lines than Canadian National Railways; and

Whereas the Railway Transport Committee has determined that it is in the public interest that more hot box detectors be installed on the railway lines of Canadian Pacific Limited -

IT IS HEREBY ORDERED THAT:

In addition to the hot box detectors installed on its lines prior to January 1, 1981, Canadian Pacific Limited shall install 154 more hot box detectors before December 31, 1983.

ANNEXE 6

Ordonnance provisoire prescrivant des opérations de triage spéciales

Ordonnance du Comité des transports par chemin de fer n° R-30031, datée du 27 novembre 1979.

Relative à l'article 48 de la *Loi nationale sur les transports* et à l'article 227 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Relative à une enquête projetée par le Comité des transports par chemin de fer sur les questions pertinentes au déraillement du train n° 54 de Canadien Pacifique Limitée à 23 h 55 le 10 novembre 1979, au point milliaire 17.0 de la subdivision Galt, à Mississauga (Ontario).

Relative à l'*ordonnance en non-lieu* émise le 16 novembre 1979, proposant des mesures provisoires de sécurité.

Attendu que le Comité des transports par chemin de fer a reçu des commentaires en réponse à ladite *ordonnance de non-lieu*;

Attendu que l'audience projetée par le Comité des transports par chemin de fer sera remplacée par une enquête publique de plus grande envergure, laquelle sera présidée par le ministre des Transports en vertu de la *Loi sur les enquêtes*;

Attendu que le Comité des transports par chemin de fer a déterminé que certaines mesures provisoires de sécurité s'imposent en attendant les résultats de toute enquête publique concernant l'affaire précitée.

IL EST PAR LA PRÉSENTE ORDONNÉ QUE:

1. Canadien Pacifique Limitée n'est pas tenue de mettre en vigueur les mesures provisoires de sécurité proposées dans l'*ordonnance en non-lieu* susmentionnée, datée le 16 novembre 1979.

2. Outre les exigences de triage stipulées à l'article 74.589 des *Règlements regissant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer* de la Commission canadienne des transports, Canadien Pacifique Limitée devra

APPENDIX 6

Interim Order on Special Marshalling

Railway Transport Committee Order No. R-30031, dated November 27, 1979.

In the matter of section 48 of the *National Transportation Act* and section 227 of the *Railway Act*.

In the matter of a proposed investigation by the Railway Transport Committee into all matters pertinent to the derailment of Canadian Pacific Limited Train No. 54 at 23:55 on November 10, 1979, at mileage 17.0 of the Galt Subdivision in Mississauga, Ontario.

In the matter of the *Show Cause Order* issued on November 16, 1979, concerning proposed interim safety measures.

Whereas replies to the said *Show Cause Order* were received by the Railway Transport Committee;

Whereas the proposed hearing of the Railway Transport Committee is to be replaced by a wider-ranging public inquiry conducted by the Minister of Transport pursuant to the *Inquiries Act*;

Whereas the Railway Transport Committee has determined that certain interim safety measures must be undertaken pending the outcome of the findings of any public inquiry into the subject matter.

IT IS HEREBY ORDERED THAT:

1. Canadian Pacific Limited is not required to undertake the measures proposed in the abovementioned *Show Cause Order* dated November 16, 1979.

2. In addition to marshalling requirements specified under section 74.589 of the Canadian Transport Commission *Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail*, Canadian Pacific Limited shall marshall

disposer les wagons-citernes de façon à ce que ceux contenant des gaz comprimés inflammables soient séparés de ceux contenant du chlore, de l'ammoniac anhydre ou du bioxyde sulphurique, sur une distance d'au moins 5 (cinq) wagons non-étiquettés ne figurant pas sur la liste portée à l'article 74.589 j) des *Règlements régissant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer*.

tank car shipments so that flammable compressed gases are separated from tank car shipments of chlorine, anhydrous ammonia or sulphur dioxide by at least 5 (five) non-placarded rail cars which are not listed in section 74.589 (j) of the *Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail*.

COMITÉ DE RÉVISION

REVIEW COMMITTEE

Relative à une requête en révision de la décision du Comité des transports par chemin de fer (C.T.C.F.) rendue le 2 janvier 1981 concernant une requête déposée par Canadien Pacifique Limitée (CP) en autorisation de rétablir, au plus tard, le 31 décembre 1980, l'accès à certaines voies de service privées du CN situées dans des terminus de Montréal-Est, conformément à des dispositions spéciales d'aiguillage commun prévues aux articles 660, 670, 680, et 690 du tarif n° C.T.C.(F) 4313 du CN.

Répertorié: Re Terminus de Montréal-Est

Comité de révision: G. Roberge, c.r. (président), Y. Dubé, D.H. Jones, c.r. et J.A.D. Magee.

Décision n°: 1981-02
Date de la décision: le 4 mai 1981
Dossier n°: 50114

Transport par chemin de fer - Rétablissement des taux d'aiguillage commun - Interprétation des termes "compagnies" et "toutes" au paragraphe 265(1) de la Loi sur les chemins de fer *- Obligation à toutes les compagnies ferroviaires - Compétence de la Commission.*

CP a présenté une requête en révision d'une décision du Comité des transports par chemin de fer (C.T.C.F.), rejetant la demande de rétablissement des taux d'aiguillage commun dans le secteur de Montréal-Est. Aux termes de l'article 265 de la Loi sur les chemins de fer, *le Comité de révision doit déterminer si la présente requête est révisable et après révision, si le C.T.C.F. peut rendre une décision quant à la requête initiale de CP. Après audition de l'affaire, il répond par l'affirmative.*

Décision: *Au paragraphe 265(1), le législateur impose une obligation à toutes les compagnies ferroviaires; au paragraphe 265(7), il confère un pouvoir d'intervention à la Commission. Contrairement aux prétentions du C.T.C.F., l'expression "aux particuliers ou aux compagnies" au paragraphe 265(1) s'applique autant aux expéditeurs qu'aux transporteurs. En vertu de l'article 2(1) de la présente* Loi, *le terme "compagnie" revêt un caractère spécial et inclut les compagnies de chemin de fer. De plus, le Comité de révision estime que selon le paragraphe 265(1) on ne peut conclure au rejet d'une requête au motif que le plaignant reçoit un service partiel.*

In the matter of an Application for review of the Decision of the Railway Transport Committee of January 2, 1981 concerning an application from CP Ltd. for restoration of access to certain private sidings of CN Railways located in the Montreal East terminals in accordance with special interswitching arrangements provided in Items 660, 670, 680 and 690 of CN Tariff No. C.T.C.(F) 4313 on and prior to December 31, 1980.

Indexed as: Re Montreal East Terminals

Review Committee: G. Roberge, Q.C. (President), Y. Dubé, D.H. Jones, Q.C. and J.A.D. Magee.

Decision No.: 1981-02
Date of Decision: May 4, 1981
File No.: 50114

Railway transport - Restauration of special interswitching rates - Interpretation of the words "companies" and "all" under section 265(1) of the Railway Act *- Obligation on all railway companies - Jurisdiction of the Commission.*

CP applied for review of the Decision by the Railway Transport Committee (R.T.C.) dismissing an application for restauration of the special Montreal East interswitching rates. Under section 265 of the Railway Act, *the Review Committee must determine if the said application is reviewable, and after review, if the R.T.C. has jurisdiction to decide on the original CP Application for relief. Upon consideration of the matter, it concludes affirmatively.*

Decision: *Section 265(1) imposes an obligation on all railway companies; section 265(7) provides the Commission with enforcement power. The expression "all persons and companies" refers to railway companies as it does to shippers. The word "companies" as defined under section 2(1) of the* Act *is a special one which includes railway companies. Although the use of the word "all" in section 265(1) is an indication of the unlimited nature of the obligation, the Review Committee is of the opinion that an application could not be defeated on the ground that the complainant is receiving only partial service. As to the various complaints received by the R.T.C., the Review*

Quant aux diffé rentes plaintes présentées concurremment avec ladite requête, le Comité de révision ne les considère pas pour trancher le présent litige; il juge qu'elles doivent être entendues individuellement par le C.T.C.F.

Décisions et ordonnances citées

Décision du C.T.C.F, datée du 2 janvier 1981.

Lois citées

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 2(1), 265, 265(1), 265(7), 285.
Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17.

Règles citées

Règles générales de la Commission canadienne des transports, C.R.C. 1978, chap. 1142, règle 355, et art. 29.

DÉCISION

Il s'agit d'une requête déposée par CP en révision d'une *décision* du C.T.C.F. rendue le 2 janvier 1981, rejetant la demande de rétablissement de la compagnie, aux termes de l'article 265 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Le 18 novembre 1980, le CN informait CP de son intention d'annuler, à compter du 1er janvier 1981, les taux spéciaux d'aiguillage commun contenus dans les articles 660, 670, 680, 690 et 700 du tarif n° C.T.C.(F)E 4313 du CN. Ces taux s'appliquaient à une partie de la ville de Montréal connue pour ses activités ferroviaires, Montréal-Est, en dehors de la limite d'aiguillage commun de quatre milles et à partir de l'échange CN/CP à Hochelaga.

Il a été établi que ces taux ou des taux similaires étaient en vigueur depuis plus de 50 ans, donnant ainsi à CP, pendant toutes ces années, un accès concurrentiel à Montréal-Est. En pratique, cela signifiait que sur paiement des taux spéciaux d'aiguillage commun au CN, CP avait été capable d'exercer ses activités en provenance et à destination de Montréal-Est comme

Committee has not considered them in the disposition of the present application; they should be reviewed by the R.T.C. as separate individual applications.

Decisions and Orders referred to

R.T.C. Decision, dated January 2, 1981.

Statutes referred to

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 2(1), 265, 265(1), 265(7), 285.
National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17.

Rules referred to

General Rules of the C.T.C., C.R.C. 1978, c. 1142, Rule 355 and s. 29.

DECISION

This is an application by Canadian Pacific Limited (CP) for review of a *Decision* of the Railway Transport Committee (R.T.C.) dated January 2nd, 1981, dismissing an application by CP for relief under section 265 of the *Railway Act*.

On November 18th, 1980, CN notified CP of its intention to cancel, effective January 1st, 1981, the special interswitching rates contained in Items 660, 670, 680, 690 and 700 to CN Tariff No. C.T.C.(F)E 4313. These rates applied to that part of the City of Montreal known for railway purposes as Montreal East, outside the four mile interswitching limit based on the CN/CP interchange at Hochelaga.

It has been established that these or similar rates had been in effect for over 50 years, thus affording CP competitive access to Montreal East for that period of time. In practical terms this meant that upon payment of the special interswitching rates to CN, CP had been able to do business in and out of Montreal East as if it had been a point on its own line of railway. Ar-

si ce point s'était trouvé en bordure de ses propres voies. Pareils arrangements entre sociétés ferroviaires canadiennes existent, mais ils ne sont pas courants.

Entre les 18 novembre et 9 décembre 1980, le C.T.C.F. a reçu des plaintes ou des doléances de Noranda Mines Limitée, de Gulf Canada, de Shell Canada, d'Imperial Oil, de Petrofina Canada, d'Union Carbide et de B.P. Canada relativement audit projet d'annulation de CN. Toutes ces compagnies, sans exception, ont protesté et demandé de reporter l'annulation au-delà de l'échéance du 1er janvier 1981 fixée par le CN, pour leur permettre de s'organiser et d'évaluer leur position advenant l'annulation. Chacune craignait que l'annulation élimine Montréal-Est comme point ferroviaire concurrentiel auquel des taux de ligne simple ne s'appliqueraient plus pour CP, et qu'en l'absence de concurrence, les taux locaux de CP augmenteraient.

Ces plaintes ont, dans presque tous les cas, été envoyées au C.T.C.F. parce qu'on savait qu'une rencontre devait avoir lieu entre des représentants du C.T.C.F., de CP et du CN en vue d'une solution. CP s'opposait au projet d'annulation du CN, alléguant que les arrangements de Montréal-Est existaient depuis plus de 50 ans en vertu d'un accord conclu entre les deux sociétés ferroviaires en 1929, et aux termes duquel CP ne devait plus songer à construire sa propre ligne jusqu'à Montréal-Est. CN a nié l'existence d'une telle entente et CP a cherché à reporter l'annulation pour lui permettre de justifier sa position.

La rencontre précitée a eu lieu le 9 décembre 1980 et ni le CN ni le CP n'en sont arrivés à une entente. CN a toutefois annoncé son intention de rencontrer les expéditeurs en cause avant ladite échéance. Le C.T.C.F. a informé les expéditeurs qui avaient écrit des résultats de la réunion et de la façon de déposer une plainte officielle.

Lorsque, le 18 novembre 1980, CN a informé CP de son intention d'annuler les taux spéciaux d'aiguillage commun, il l'a également avisé qu'il entendait établir des routes, des divisions et des taux communs avec lui sur les marchés desservis exclusivement par CP. D'après CN, cette me-

rangements of this kind between railways apparently do exist but are not common in Canada.

Between November 18th and December 9th, 1980, R.T.C. received complaints or representations from Noranda Mines Limited, Gulf Canada, Shell Canada, Imperial Oil, Petrofina Canada, Union Carbide and B.P. Canada concerning the proposed cancellation by CN of the special interswitching rates to Montreal East. Without exception, these companies protested the action of CN and urged a postponement of cancellation beyond the CN deadline of January 1st, 1981, to allow time to work matters out and to evaluate their positions should cancellation take place. Each expressed the fear that cancellation would result in Montreal East ceasing to be a competitive rail point to which single line rates would no longer apply over CP, and that CP local rates might increase due to the absence of competition.

In practically every instance these compiaints were copied to R.T.C. because it was known that a meeting was to be held between R.T.C., CP and CN officers in an attempt to find a solution. CP had protested the proposed cancellation to CN, alleging that the Montreal East arrangements had existed for more than 50 years, based on an agreement between the two railways made in 1929, in consideration of CP abandoning its plans to build its own line into Montreal East. CN denied the existence of any such agreement and CP sought a postponement of cancellation to enable it to document its position.

The meeting between officers of R.T.C., CN and CP took place on December 9th, 1980. No agreement was reached between CP and CN. However, CN announced its intention to meet with concerned shippers prior to the deadline. R.T.C. notified the shippers who had written of the results of the meeting and advised them of the manner in which they might file formal complaints should they decide to do so.

When on November 18, 1980, CN advised CP of its intention to cancel the special interswitching rates, it also notified CP that it intended to establish "... joints rates, routes and divisions with your Company on traffic which is served exclusively by your Company. This action will,

sure réclamait l'étude de facteurs de concurrence ainsi que des besoins en revenus des deux sociétés. Le CN ne pouvait agir unilatéralement puisque des taux communs nécessitent la participation de tous les transporteurs en cause.

CP a déclaré à CN que sa décision remettait en question les droits que lui-même et ses clients avaient acquis dans la région de Montréal-Est pendant les nombreuses années où avaient prévalus les arrangements que l'on cherchait maintenant à annuler et à remplacer. CP a proposé le report de l'annulation de manière qu'il y ait discussion sur les droits et intérêts de CP et de ses clients.

Le CN a répondu qu'il n'y avait pas d'entente pour confirmer ces droits et que la solution au problème résidait dans la collaboration des deux sociétés, c'est-à-dire dans l'établissement de tarifs communs satisfaisant toutes les parties concernées. Dans toute l'affaire, ni CP ni CN ne sont revenus sur leur position relativement à la question des taux. CN a continué d'affirmer son droit d'annuler les arrangements spéciaux et de substituer des taux communs à Montréal-Est et CP a maintenu sa position selon laquelle il a des droits historiques et légaux qui doivent être respectés. Finalement CN a demandé, en vertu de l'article 285 de la *Loi sur les chemins de fer* que le C.T.C.F. fixe des taux communs pour le trafic de CN/CP entre Montréal-Est et des points locaux de CP. Le C.T.C.F. est encore saisi de cette requête, sans doute parce que des taux communs ne seraient nécessaires que si l'annulation des taux spéciaux d'aiguillage devait entrer en vigueur.

Lorsque, le 16 décembre 1980, les représentants de CN ont rencontré les expéditeurs qui étaient contre, ils se sont dit disposés à garantir un service amélioré et ce sans frais supplémentaires, une fois l'annulation des arrangements spéciaux entrée en vigueur, le 1er janvier 1981. De toute évidence, cette promesse a été accueillie avec un certain scepticisme, puisque les expéditeurs ont maintenu leur opposition. Le 18 décembre, le directeur du Service du trafic d'Imperial Oil a écrit à CN lui disant que l'arrangement concurrentiel était offert aux expéditeurs depuis quelque soixante années et que de nombreuses décisions commerciales avaient été prises en fonction de cet arrangement. Il a ajouté que les avantages d'un transporteur concurrent dans les négociations futures de taux seront à

of course, require consideration of competitive factors as well as our respective revenue requirements." CN could not act unilaterally because joint rates require the concurrence of all participating carriers.

CP told CN that its action called into question rights of CP and its customers acquired in the Montreal East area by the many years the arrangements sought to be cancelled and replaced had existed. CP proposed that the cancellation be postponed so that discussions could take place, in which CP's rights and interests and those of its customers could be given effect.

CN replied that there was no agreement on which these rights were formed, and the solution to the problem lay in cooperation between the two railways, leading to the establishment of joint rates satisfactory to all concerned. Throughout the case, neither CP nor CN has wavered from its position on the joint rates issue. CN continues to assert its right to cancel the special arrangements and substitute joint rates to Montreal East, and CP maintains its position that it has historic and legal rights that must be respected. Eventually CN applied under section 285 of the *Railway Act* to have R.T.C. fix joint rates for CN/CP traffic between Montreal East and points local to CP. This application is still before R.T.C., doubtless because joint rates would only be required if the cancellation of the special interswitching rates were to become effective.

When CN met with the protesting shippers on December 16th, 1980, its representatives said it was prepared to "guarantee" improved service at no extra cost, once the cancellation of the special arrangements took effect on January 1st, 1981. Evidently this promise was met with some scepticism, because the shippers did not drop their objections. On December 18th, the Manager for Traffic Services of Imperial Oil wrote CN saying "... the competitive arrangement has been available to shippers for some sixty years and many business decisions have been taken on that basis. Moreover, the benefits of a competing carrier in future rate negotiations will be lost forever to the shipper. From our point of view this is a serious loss and we must register our objection." Imperial Oil asked for postpone-

jamais perdus pour l'expéditeur. De son point de vue, il s'agissait d'une perte sérieuse et Imperial Oil devait s'opposer au projet. Celle-ci a demandé le report des changements de taux pour permettre l'évaluation et l'étude de ses problèmes. La lettre a été envoyée au C.T.C.F.

Le 22 décembre 1980, Shell Canada a envoyé un télex à CN et en a fait tenir copie au C.T.C.F., précisant les conséquences de l'annulation sur ses activités et demandant aussi le report.

Le 23 décembre 1980, deux choses sont survenues. CN a informé CP et les expéditeurs intéressés qu'il avait l'intention de reporter l'échéance d'annulation des taxes spéciales d'aiguillage commun, du 1er au 31 janvier 1981, mais seulement pour le trafic en provenance et à destination de points locaux de CP. CP a demandé au C.T.C.F. d'émettre une ordonnance en vertu du paragraphe 265(7) de la *Loi sur les chemins de fer* enjoignant à lui et à CN d'adopter et de maintenir, à compter du 1er janvier 1981, un arrangement ou un mécanisme régissant l'échange du trafic à destination et en provenance de Montréal-Est, arrangement qui garantirait aux expéditeurs en cause le même service d'échange et les taux en vigueur immédiatement avant cette date et ce pour une période de six mois ou toute autre période que le Comité jugerait raisonnable dans les circonstances.

Le jour suivant, soit le 24 décembre 1980, CN a répliqué à la requête de CP, demandant au C.T.C.F. de la rejeter. CN a affirmé que le paragraphe 265(7) de la *Loi sur les chemins de fer* ne s'appliquait pas et que CP demandait le report de la date d'entrée en vigueur d'un tarif, ce que le C.T.C.F. n'avait pas le pouvoir d'accorder. En tout état de cause, CN a soutenu que CP n'avait pas raison puisqu'il n'avait pas respecté la *règle 355* qui exige qu'une requête en suspension d'un tarif soit déposée 10 jours avant la date de son entrée en vigueur.

Entre les 24 et 29 décembre 1980, le C.T.C.F. a reçu des télex à l'appui de la requête de CP de Shell Canada et d'Union Carbide. Comme la plupart des lettres qu'il a reçues jusqu'à présent des expéditeurs, ces télex n'étaient pas adressés au C.T.C.F.; des copies conformes lui en étaient expédiées. À cet égard, Union Carbide en a également adressé une à CN et en a fait tenir copie au C.T.C.F., donnant sa position en détail.

ment of the rate changes to permit evaluation and consideration of its concerns. The letter was copied to R.T.C.

On December 22nd, 1980, Shell Canada telexed CN, with copy to R.T.C. outlining the effect on its traffic of cancellation, and also requesting postponement.

On December 23rd, 1980, two things happened. CN notified CP and the interested shippers that it intended to extend the deadline for cancellation of the special interswitching charges but only to or from CP local points from January 1st to January 31st, 1981. CP applied to R.T.C. for an order under section 265(7) of the *Railway Act* requiring CN and CP "... to adopt and continue, effective January 1st, 1981, an arrangement or system governing the interchange of traffic to and from the Montreal East area that will preserve to the shippers involved the same interchange service and rates available immediately prior to that date for a period of six months or such other period as the Committee may in the circumstances deem reasonable."

The next day, December 24th, 1980, CN replied to the CP application, asking R.T.C. that it be denied. CN argued that section 265(7) of the *Railway Act* had no application, and what CP was asking was a postponement of the effective date of a tariff, which R.T.C. had no power to grant. In any event, CN said, CP was out of time because it had failed to comply with *Rule 355* which requires an application for suspension of a tariff to be filed 10 days prior to its effective date.

Between December 24th and December 29th, 1980, telexes were received by R.T.C. from Shell Canada and Union Carbide, generally supporting the CP application. Like most of the correspondence received by R.T.C. up to this time from the shippers, these telexes were copied, not addressed to R.T.C. In this regard, Union Carbide also wrote a letter to CN, with a copy to R.T.C., setting out its position in detail. This

Cette lettre était datée du 23 décembre 1980, mais le C.T.C.F. ne l'a reçue que le 5 janvier 1981.

Bien qu'Union Carbide soit incapable de faire une analyse complète des conséquences des mesures de CN sur son trafic de Montréal-Est, elle a dit s'inquiéter du fait que le 1er janvier 1981, elle aurait à faire face à l'évaluation de combinaisons de taux appliqués au trafic à destination et en provenance de gares locales de CP Rail où aucun tarif direct commun ou itinéraire ne sont en vigueur. Union Carbide a donné deux raisons à son opposition. La première concerne sa politique de transport interne qui consiste à faire en sorte lorsque cela est possible, que ce service soit assuré par au moins deux sociétés ferroviaires. À son avis, l'atmosphère concurrentielle créée par le choix des transporteurs ferroviaires est hautement souhaitable. Dans le cas de Montréal-Est en particulier, la compagnie a bénéficié des effets positifs de ce genre de situation concurrentielle sur le rendement du service de CN et de CP Rail.

L'autre raison d'Union Carbide a pris la forme d'une suggestion offrant à CN une autre solution que l'annulation:

> Pour ce que est du trafic en provenance ou à destination de gares concurrentielles, la compagnie estime qu'il vaudrait beaucoup mieux pour CN de chercher à concurrencer plus vigoureusement CP Rail en créant des services et des taux plus innovateurs afin d'attirer le trafic sur sa ligne. À son point de vue, cette approche profiterait plus aux expéditeurs et destinataires de Montréal-Est et à CN Rail, l'objectif de CN Rail étant d'attirer plus de clients en provenance et à destination de Montréal-Est et celui des expéditeurs/destinataires de recevoir un service concurentiel de très grande qualité. Les expéditeurs et les destinataires récompenseront les transporteurs qui assureront un service efficace et économique en leur confiant d'autres marchés.

Le C.T.C.F. n'avait pas en main cette lettre lorsqu'il rendait sa décision au sujet de la requête de CP. Toutefois, le double qu'il a reçu portait la mention "à titre d'information seulement".

letter was dated December 23, 1980, but was not received by R.T.C. until January 5, 1981.

While Union Carbide had been unable to make a thorough analysis of the effect of the CN action on its Montreal East traffic, it stated its concern that on January 1, 1981 it would be faced "... with the assessment of combinations of rates on traffic destined to or originating at local CP Rail stations where there are no joint through rates and routings in effect." Union Carbide gave two reasons for its objections. The first embodied its corporate transportation policy, which was "... to ensure wherever possible that service by at least two railways is available. It is our position that the competitive atmosphere created by having such flexibility in choice of rail carriers is highly desirable. In the case of Montreal East in particular, our Company has benefited from the resulting positive effect that this kind of competitive situation has had on the service performance of CN and CP Rail."

Union Carbide's other reason took the form of a suggestion to CN of an alternative to cancellation:

> On traffic originating at or destined to competitive stations we feel that it would be much more desirable for CN Rail to concentrate its efforts in competing with CP Rail more vigorously by introducing more innovative service and rate-making activities in an attempt to win traffic to your line. From our point of view, this approach would be of greater benefit to both Montreal East shippers and receivers and CN Rail. This is because CN Rail's objective of capturing more business from and to Monteal East as well as shippers/ receivers objective of top quality competitive service is achieved. Shippers and receivers will reward carriers who provide efficient and economical service by granting them additional business.

This letter was not before R.T.C. when it was making its decision on the CP application. However, the copy R.T.C. received was marked "for information only".

Le 29 décembre 1980, les expéditeurs en cause ont commencé à envoyer leurs objections au C.T.C.F. Gulf Canada a écrit qu'elle soutenait entièrement la requête de CP. En raison de l'action de CN, Imperial Oil a demandé au C.T.C.F. d'intervenir directement afin de protéger la position concurrentielle qu'elle occupait à sa raffinerie de Montréal-Est depuis plus de 60 ans. Ces deux plaintes sont parvenues au C.T.C.F. alors qu'il délibérait encore au sujet de la requête de CP.

Le 2 janvier 1981, le C.T.C.F. rejetait la requête de CP. Le 5 janvier, la décision était envoyée à CP, à CN et à tous les expéditeurs touchés et le 7 du même mois, CP en demandait la révision par le Comité de révision.

Le 9 janvier 1981, CN a répondu à la requête en révision de CP qui a répliqué à cette réponse le 19 janvier. Les questions soulevées par CP et CN seront examinées plus loin. À ce stade-ci, toutefois, il devient nécessaire de décrire un aspect de l'affaire qui semble quelque peu inhabituel.

On a déjà fait mention de la plainte reçue d'Imperial Oil le 24 décembre 1980. La compagnie demandait l'intervention directe du C.T.C.F. au nom d'Imperial Oil. Cette plainte n'a pas été mentionnée directement dans la décision du C.T.C.F., mais nul doute que celui-ci l'a considérée comme un des nombreux commentaires reçus à l'appui du report du projet d'annulation de CN des taux spéciaux d'aiguillage commun de Montréal-Est.

Le 5 janvier 1981, Petrofina Canada a envoyé un télex au C.T.C.F. déclarant son appui à la requête de CP en vertu de l'article 265 de la *Loi sur les chemins de fer*, mais à cette date, il était trop tard pour que le C.T.C.F. en tienne compte dans sa *décision* du 2 janvier. L'intervention de Petrofina ne semble pas avoir été renouvelée à la suite de la requête en révision de CP, pas plus que d'autres doléances n'ont été adressées à la Commission par Petrofina ou par quiconque en son nom.

Le 19 janvier 1981, Noranda Mines Limitée a écrit de nouveau au C.T.C.F. et a exprimé des craintes au sujet des conséquences possibles dudit projet d'annulation de CN. Elle a expliqué

Commencing December 29, 1980, affected shippers began to address their protests direct to R.T.C. Gulf Canada wrote stating its full support for the CP application. Because of the action of CN, Imperial Oil asked R.T.C. to intervene directly" ... to protect the competitive position which has been available to our Montreal East refinery for over 60 years". Both these complaints reached R.T.C. while it was still considering its decision on the CP application.

On January 2, 1981, R.T.C. issued its Decision, dismissing the application of CP. On January 5, the Decision was sent to CP, CN and all the affected shippers, and on January 7, CP applied for review of the Decision to the Review Committee.

On January 9, 1981, CN answered the CP application for review, and CP replied to that answer on January 19. The issues raised by CP and CN will be examined later. At this time, however, it becomes necessary to describe an aspect of the case that is somewhat unusual.

Mention has already been made of the complaint received from Imperial Oil on December 24, 1980. It asked for "direct intervention" by R.T.C. on behalf of Imperial Oil. This complaint was not specifically referred to in the R.T.C. Decision, but no doubt it was treated by R.T.C. as being one of the many representations received supporting postponement of CN's proposed cancellation of the special Montreal East interswitching rates.

On January 5, 1981, Petrofina Canada telexed R.T.C. expressing its support for the CP application under section 265 of the *Railway Act*, too late for it to be considered by R.T.C. in its *Decision* of January 2. The Petrofina intervention does not appear to have been renewed following the application of CP for review, nor have any other representations been made to the Commission by Petrofina or by anyone on its behalf.

On January 19, 1981, Noranda Mines Limited wrote R.T.C. once again, expressing its concern about the possible effect of the cancellation by CN of the special Montreal East interswitch-

qu'auparavant, elle n'avait pas exprimé de crainte officiellement à la Commission parce que le projet de CN était en révision par le CP et le CN. Noranda s'est également plainte d'une réduction de service à sa fonderie de Noranda (Québec), CN étant alors incapable de fournir un nombre suffisant de wagons et CP ne pouvant corriger cette situation entièrement. Noranda a déclaré qu'elle faisait une plainte officielle concernant la décision unilatérale de CN.

Le 2 février 1981, CP a envoyé au C.T.C.F. une intervention à l'appui de la plainte de Noranda, en vertu de l'article 29 des *Règles générales de la Commission*. Parce que CP avait déposé une intervention presque identique auprès du C.T.C.F. à l'appui des plaintes d'autres expéditeurs en cause, il serait utile de l'examiner en détail.

CP a déclaré que la plainte de Noranda du 19 janvier était une requête déposée devant le C.T.C.F. en non- annulation par CN des taux spéciaux d'aiguillage commun de Montréal-Est. CP a affirmé que l'annulation constituait un refus d'offrir à la requérante, Noranda, des installations raisonnables et appropriées et des arrangements pour la réception, l'expédition et la livraison de son trafic à Montréal-Est. CP a ajouté que la plainte de Noranda obligeait le C.T.C.F. à étudier sa requête, conformément aux pouvoirs, qui de l'avis de CP, lui étaient conférés par la *Loi nationale sur les transports* et la *Loi sur les chemins de fer*.

Outre ce qui a déjà été mentionné, des plaintes ou demandes des expéditeurs ont été déposées auprès du C.T.C.F.:

- Shell Canada, le 20 janvier 1981

  Shell s'est opposée à être privée d'une position concurrentielle dont elle jouissait depuis 50 ans. Elle a déposé une plainte officielle, fondée sur la nécessité d'une concurrence lui garantissant qu'elle ne souffrirait pas de préjudice opérationnel ou financier. Elle a demandé le rétablissement du tarif annulé.

- Union Carbide, le 27 janvier 1981

  Union Carbide s'oppose fermement à la perte du service concurrentiel in-

ing rates, and explaining that it had not previously expressed this concern in a formal manner to the Commission because the CN action was under review by CP and CN. Noranda also complained of a "... reduction in service at our Noranda Smelter in Noranda, Quebec, when CN was unable to provide adequate car supply and CP was not permitted to correct the shortage fully." Noranda said it was making a formal complaint concerning CN's "unilateral" action.

On February 2, 1981, CP sent to R.T.C. an intervention in support of the Noranda complaint, pursuant to section 29 of the *General Rules of the Commission*. Because CP filed almost identical interventions with R.T.C. in support of complaints from the other affected shippers, it would be useful to examine this one in some detail.

CP said that the January 19 complaint of Noranda was an application to R.T.C. for relief from the cancellation of the special Montreal East interswitching rates by CN. CP argued that the cancellation constituted "... a denial to the Applicant (Noranda) of reasonable and proper facilities and arrangements for the receiving, forwarding and delivering of the Applicant's Montreal East traffic". CP further argued that Noranda's complaint imposed on R.T.C. a duty to consider its request for relief, in exercise of the jurisdiction CP said was conferred by the *National Transportation Act* and the *Railway Act*.

In addition to those already mentioned, complaints or requests by shippers were filed with R.T.C. as follows:

- Shell Canada, January 20, 1981.

  Shell objected to being deprived of the competitive position enjoyed for 50 years. Registered a "formal complaint", based on requirement for competition to provide reasonable assurance that Shell will not suffer service or financial prejudice. Requested reinstatement of cancelled tariff.

- Union Carbide, January 27, 1981.

  Union Carbide "strongly objects to the loss of intramodally competitive

tramodal à Montréal-Est. Elle anticipe une réduction de service et une augmentation de coût. Elle a fait allusion spécifiquement à la lettre du 23 décembre 1980 dont il est question plus tôt dans la présente décision. Elle a demandé l'intervention du C.T.C.F. et le rétablissement des taux et des arrangements d'aiguillage commun.

- Canada Packers, le 29 janvier 1981

Canada Packers s'est opposée à l'annulation, soutenant que l'exploitation de son usine de traitement d'aliments pour animaux de Montréal-Est serait sérieusement touchée. Elle pourrait s'inquiéter de la pénurie de wagons- trémies couverts pour le transport de tourteau de colza dans l'ouest canadien, du temps de transit accru en raison du transfert sur deux lignes et des délais qui en résulteraient, de la disponibilité de service et d'équipement à des points ferroviaires concurrentiels de l'Ouest, des coûts et des taux accrus en raison de la nature des taux de fret applicables au tourteau de colza et au transport sur deux lignes et des retards causés par des tarifs et des itinéraires communs. Elle a demandé le rétablissement des taux.

- Gulf Canada, le 19 janvier 1981

Gulf s'est plainte de la perte de service concurrentiel dont elle jouit depuis des décennies. Elle craint la perte de taux de transport sur ligne simple à destination de points locaux de CP. Pour éviter un préjudice financier et (ou) opérationnel futur, elle a demandé le rétablissement du service d'aiguillage de Montréal-Est.

Le 2 février 1981, CP a envoyé au C.T.C.F. des interventions, conformément à l'article 29 des *Règles générales*, à l'appui de chacune des plaintes d'Imperial Oil, de Shell Canada, d'Union Carbide, de Canada Packers et de Gulf

service at Montreal East. We anticipate both a reduction in service and an increase in cost". Referred specifically to letter of December 23, 1980, discussed earlier in this Decision. Requested R.T.C. intervention and restoration of interswitching arrangements and rates.

- Canada Packers, January 29, 1981.

Canada Packers objected to cancellation on grounds that the operation of its Montreal East animal feed processing plant would be severely affected. Specific future or potential concerns include shortage of covered hopper cars for movement of Western Canadian rapeseed meal, increased transit time due to two line haul with resulting delays, availability of service and equipment at western competitive rail points, increased costs and rates due to special nature of freight rates on rapeseed meal and a two line haul and delays from joint rates and routings. Requested restoration of rates.

- Gulf Canada, January 19, 1981.

Gulf complained of loss of competitive service it had enjoyed for decades. It feared the loss of single line haul rates to local CP destinations. To avoid future "financial and/or service prejudice", requested restoration of the Montreal East switching service.

On February 2, 1981, CP sent R.T.C. interventions, pursuant to section 29 of the *General Rules*, in support of each of the complaints of Imperial Oil, Shell Canada, Union Carbide, Canada Packers and Gulf Canada. These interven-

Canada. Ces interventions ressemblaient entre autres à celle à l'appui de Noranda et qui est décrite plus haut.

Avant de recevoir les interventions de CP, le C.T.C.F. avait informé chacun des plaignants, par des télex du 29 janvier et du 5 février 1981, que comme leur exposé appuyait la requête (la requête en révision de CP), il la confierait au secrétaire du Comité de révision, M. D.W. Foley. Elle ferait partie du dossier étudié par le Comité de révision qui rendrait ensuite sa décision. Le C.T.C.F. croyait que cela constituait la bonne façon de régler ces interventions, ce qui est confirmé par une lettre envoyée à CP le 6 février 1981 et dans laquelle il déclare ne pas comprendre les raisons de son geste. Le 11 février 1981, CP a répondu à cette demande, déclarant que les plaintes des expéditeurs constituaient des requêtes individuelles qu'ils avaient le droit de faire sans référence à la décision qui serait prise au sujet de la requête en révision de CP.

Ces évènements ont soulevé un problème additionnel que devait résoudre le Comité de révision: déterminer si des plaintes des expéditeurs sont des interventions à l'appui de la requête en révision de CP, ou des requêtes individuelles en non-annulation soumises au C.T.C.F. et devant être ainsi considérées de concert avec les interventions de CP à l'appui.

La requête en révision de CP demande au Comité de révision de mettre de côté la *décision* du C.T.C.F. du 2 janvier 1981 et d'agréer la requête initiale de CP ou encore d'instruire le C.T.C.F. d'exercer sa compétence et d'étudier la requête originale de CP.

En outre, CP prétend que lorsqu'un arrangement raisonnable pour l'échange du trafic est refusé à un transporteur ferroviaire, l'article 265 de la *Loi sur les chemins de fer* et en particulier le paragraphe 7, habilite la Commission à accorder une exemption aux expéditeurs et aux transporteurs.

Dans sa décision du 2 janvier 1981, le C.T.C.F. a décidé qu'en effet il n'avait pas la compétence de faire ce que CP lui demandait dans sa requête. Après avoir étudié le paragraphe 265(7), le C.T.C.F. a donné ses raisons du refus de la requête de CP:

tions were in substantially the same form as that supporting Noranda and described earlier.

Before it had received the CP interventions, R.T.C. had informed each of the complainants, by telexes dated January 29 and February 5, 1981, that "... since your recent submission supports that application" (CP's Application for review) "we are referring it to the Secretary of the Review Committee, Mr. D.W. Foley. It will form part of the record which will be considered by the Review Committee in reaching its decision." That R.T.C. thought this was the correct disposition of these interventions is borne out by the letter it wrote to CP on February 6, 1981, expressing difficulty in understanding their purpose. On February 11, 1981, CP answered this inquiry, saying that the shippers' complaints were individual applications for relief which they were entitled to have decided without reference to the disposition of the CP Application for review.

These events have raised an additional issue for determination by the Review Committee, whether the shippers' complaints are interventions in support of the CP Application for review, or are individual applications to R.T.C. for relief and are to be considered as such with the CP interventions in support.

The CP Application for review asks the Review Committee to set aside the R.T.C. *Decision* of January 2, 1981 and to grant the original application of CP to R.T.C. or, in the alternative, to instruct R.T.C. to exercise its jurisdiction and deal with the original CP Application for relief.

In support, CP argues that when due and reasonable accommodation for the interchange of traffic is denied to a rail carrier, section 265 of the *Railway Act*, and in particular subsection 7 thereof, empowers the commission to provide relief both to shippers and to carriers.

In its Decision of January 2, 1981, R.T.C. decided that in effect it lacked jurisdiction to do what CP had asked be done in its original application for relief. After considering section 265(7), R.T.C. gave its reasons for declining the CP Application:

À notre avis, l'article 265 permet à une ou plusieurs compagnies de transport de démontrer qu'une compagnie de chemin de fer leur a refusé les installations raisonnables et convenables pour la réception, l'expédition et la livraison de marchandises. Après étude des interventions des compagnies de transport, rien ne nous permet de croire qu'il y a effectivement refus. Les compagnies de transport perdront au plus la possibilité de choisir entre les compagnies de chemin de fer; mais si cette perte de choix se traduit par des pertes financières ou un mauvais service, nous réexaminerons la question à la lumière de nouvelles preuves. De même, si CP Ltée ou toute autre personne désire soumettre une requête basée sur une autre disposition législative, nous serions tenus d'étudier les éléments du changement qu'a apporté le CN au regard de l'intérêt public. Cependant, après étude des arguments dont nous avons été saisis, le paragraphe 265(7) de la *Loi sur les chemins de fer* ne nous habilite pas pour le moment à agréer la requête de CP Ltée.

CP prétend également que le C.T.C.F. a erré lorsqu'il a pris sa décision sur l'absence de tout préjudice opérationnel ou financier à l'endroit des expéditeurs et lorsqu'il a basé sa décision uniquement sur l'applicabilité de l'article 265.

En réponse, CN a demandé au Comité de révision de rejeter la requête en révision de CP. La position de CN à l'appui de sa requête peut être énoncée simplement; l'article 265 de la *Loi sur les chemins de fer* n'accorde une exemption qu'aux expéditeurs et les expéditeurs touchés n'indiquent pas qu'ils ont subi des préjudices opérationnels ou financiers en raison des mesures que CN a prises.

En réplique, CP a réitéré son argument selon lequel l'article 265 s'applique également à lui.

Dans leurs documents, CP et CN débattent les mérites de leurs cas respectifs et ce, en détail. Nous avons considéré ces arguments avant de prendre notre décision laquelle, comme on le verra, touche l'interprétation de l'article 265 de la *Loi sur les chemins de fer*. Nous ne sommes pas d'accord avec le C.T.C.F. lorsqu'il déclare que l'article 265 ne s'applique qu'aux expé-

It seems to us that section 265 contemplates a situation in which a shipper or shippers are able to show that a railway company has denied it or them all reasonable and proper facilities for the receiving, forwarding and delivering of traffic. We have reviewed the interventions by shippers to find if any such denial has occurred and we have found nothing of the kind. At most, the shippers will lose a previously existing competitive choice between carriers and if this loss of choice should mean some financial or service prejudice to a shipper in the future, we would re-examine the matter in light of any new evidence to that effect. Similarly, if CP Limited or any person wished to apply to the Committee under some other provision, we would be obliged to review the overall public interest aspects of the change which CN Railways has brought about. However, for the moment, and based on the pleadings before us, we are convinced that section 265(7) of the *Railway Act* does not give us jurisdiction to do what CP Limited seeks in its Application.

CP also argues that R.T.C. was in error when it predicated its decision on the absence of any financial or service prejudice to shippers and when it based its decision solely on the applicability of section 265.

In Answer, CN asked the Review Committee to deny the CP Application for review. CN's position in support of its request may be simply stated; section 265 of the *Railway Act* extends relief only to shippers and the shippers affected do not show that they had incurred any financial or service prejudice by reason of the action of CN.

In Reply, CP reiterated its argument that section 265 applies so as to afford it relief.

In their material, both CP and CN argue the merits of their respective cases in some detail. We have considered these arguments in reaching our decision which, as will be seen, turns on the interpretation of section 265 of the *Railway Act*. We cannot agree with R.T.C. when it found that section 265 only applied to shippers and not to carriers. That being the case, we have con-

diteurs et non aux transporteurs. Nous avons donc conclu que la requête initiale de CP devrait être étudiée par le C.T.C.F. en fonction du fait qu'il est habilité à faire ce que CP demande. La question de savoir si CP aurait gain de cause ou non reste entre les mains du C.T.C.F.

L'article 265 de la *Loi sur les chemins de fer* stipule ce qui suit:

> 265.(1) Toutes les compagnies de chemin de fer doivent, conformément à leurs pouvoirs respectifs, accorder aux particuliers et aux compagnies toutes les facilités raisonnables et convenables pour la réception, l'expédition et la livraison des marchandises à destination ou en provenance de leurs chemins de fer, et pour l'échange des transports entre leurs chemins de fer respectifs et la rentrée du matériel roulant.
>
> (2) Ces facilités comprennent la réception régulière et en temps raisonnable, l'expédition et la livraison dans les mêmes conditions, par la compagnie, à la demande d'une autre compagnie, du trafic d'entier parcours, et, quand il s'agit de marchandises expédiées par wagons complets, du wagon et de son contenu à destination et en provenance du chemin de fer de cette autre compagnie, à un tarif d'entier parcours, ainsi que l'acceptation, l'expédition et la livraison régulières et en temps raisonnable de ce trafic par la compagnie à des tarifs d'entier parcours, à la demande de tout intéressé au trafic d'entier parcours.
>
> (3) Toute compagnie de chemin de fer possédant ou exploitant un chemin de fer qui, en se reliant à une autre voie ferrée, ou en la croisant, fait partie d'un parcours ininterrompu de chemin de fer, ou qui possède une tête de ligne, un gare ou un quai à proximité d'une tête de ligne, d'une gare ou d'un quai d'un autre chemin de fer, doit accorder toutes les facilités raisonnables et voulues pour livrer à cet autre chemin de fer, ou pour en recevoir et expédier par sa propre voie, tout le trafic venant par cet autre chemin de fer, sans retard déraisonnable, et elle doit faire en sorte que le public désirant se servir de ces chemins de fer comme voie ininterrompue

cluded that the original CP Application for relief should be dealt with by R.T.C. on the basis that it does have jurisdiction to do what CP seeks. Whether CP will succeed or fail in its Application is for R.T.C. to decide.

Section 265 of the *Railway Act* provides as follows:

> 265.(1) All railway companies shall, according to their respective powers, afford to all persons and companies all reasonable and proper facilities for the receiving, forwarding and delivering of traffic upon and from their several railways, for the interchange of traffic between their respective railways, and for the return of rolling stock.
>
> (2) The facilities so to be afforded shall include the due and reasonable receiving, forwarding and delivering by the company, at the request of any other company, of through traffic, and in the case of goods shipped by carload, of the car with the goods shipped therein, to and from the railway of such other company, at a through rate; and also the due and reasonable receiving, forwarding and delivering by the company, at the request of any person interested in through traffic, of such traffic at through rates.
>
> (3) Every railway company that has or works a railway forming part of a continuous line of railway with or that intersects any other railway, or that has any terminus, station or wharf near to any terminus, station or wharf of any other railway, shall afford all due and reasonable facilities for delivering to such other railway, or for receiving from and forwarding by its railway, all the traffic arriving by such other railway without any unreasonable delay, and so that no obstruction is offered to the public desirous of using such railways as a continuous line of communication, and so that all reasonable accommodation, by means of the railways of the

de communication n'y trouve pas d'obstacles à la circulation et puisse ainsi s'en servir en bénéficiant à tout moment de toutes les facilités raisonnables de transport par les voies ferrées de ces diverses compagnies.

several companies, is, at all times, afforded to the public in that behalf.

(4) Les facilités raisonnables que toute compagnie de chemin de fer est tenue d'accorder, sous l'autorité du présent article, comprennent les facilités raisonnables pour le raccordement des voies de service privées ou des embranchements privés avec un chemin de fer possédé ou exploité par cette compagnie, et les facilités raisonnables pour la réception, l'expédition et la livraison du trafic qui entre sur ces voies de service ou sur ces embranchements privés, ou qui en vient.

(4) The reasonable facilities that every railway company is required to afford under this section, shall include reasonable facilities for the junction of private sidings or private branch railways with any railway belonging to or worked by any such company, and reasonable facilities for receiving, forwarding and delivering traffic upon and from those sidings or private branch railways.

(5) Toute compagnie de chemin de fer qui accorde des facilités pour le transport des effets par messagerie à une compagnie de messagerie ou à une personne constituée en corporation doit accorder les mêmes facilités, aux mêmes termes et conditions, à toute autre compagnie de messagerie constituée en corporation, qui en fait la demande.

(5) Every railway company that grants any facilities for the carriage of goods by express to any incorporated express company or person, shall grant equal facilities, on equal terms and conditions, to any other incorporated express company that demands them.

(6) Toute convention contraire au présent article, faite entre deux ou plusieurs compagnies, est illégale, nulle et de nul effet.

(6) Any agreement made between any two or more companies contrary to this section is unlawful and void.

(7) Pour les fins du présent article, la Commission peut ordonner la construction ou l'exécution d'ouvrages déterminés, ou l'acquisition d'immeubles, ou que des wagons, de la force motrice ou d'autres matériels soient attribués, distribués, employés ou déplacés selon que le spécifie la Commission, ou que des mesures, systèmes ou méthodes spécifiés soient adoptés ou suivis par certaines compagnies en particulier ou par les compagnies de chemins de fer en général, et la Commission peut, dans une telle ordonnance, spécifier les frais maximums qui peuvent être imposés par la compagnie ou les compagnies en ce qui concerne toute chose ainsi ordonnée par la Commission.

(7) For the purposes of this section the Commission may order that specific works be constructed or carried out, or that property be acquired, or that cars, motive power or other equipment be allotted, distributed, used or moved as specified by the Commission, or that any specified steps, systems or methods be taken or followed by any particular company or companies, or by railway companies generally, and the Commission may in any such order specify the maximum charges that may be made by the company or companies in respect of any matter so ordered by the Commission.

(8) Si une compagnie de chemin de fer fournit des facilités pour le transport par

(8) If a railway company provides facilities for the transportation by rail of motor

rail de véhicules à moteur ou de remorques exploités par une compagnie quelconque dont elle a le contrôle pour le transport de marchandises moyennant un prix de louage ou une rétribution, la compagnie de chemin de fer doit offrir à toutes les compagnies qui exploitent des véhicules à moteur ou des remorques pour le transport de marchandises moyennant un prix de louage ou une rétribution des facilités analogues aux mêmes taux et aux mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux véhicules à moteur ou aux remorques exploités par la compagnie dont elle a le contrôle; et la Commission peut rejeter tout taux ou tarif qui n'est pas conforme au présent paragraphe et ordonner à la compagnie de chemin de fer d'y substituer un taux ou tarif conforme au présent paragraphe.

vehicles or trailers operated by any company under its control for the conveyance of goods for hire or reward, the railway company shall offer to all companies operating motor vehicles or trailers for the conveyance of goods for hire or reward similar facilities at the same rates and on the same terms and conditions as those applicable to the motor vehicles or trailers operated by the company under its control; and the Commission may disallow any rate or tariff not in compliance with this subsection and direct the company to substitute therefor a rate or tariff that complies with this subsection.

Le paragraphe 265(1) impose une obligation à toutes les sociétés ferroviaires, qui, si elle n'est pas exécutée, peut amener la Commission à intervenir en vertu des pouvoirs que lui confère le paragraphe 265(7). Le C.T.C.F. estimait que l'obligation imposée par le paragraphe 265(1) s'appliquait seulement aux expéditeurs et non aux sociétés ferroviaires.

Section 265(1) imposes an obligation on all railway companies which if not carried out can result in enforcement by the Commission under the powers granted it by section 265(7). R.T.C. was of the opinion that the obligation imposed by section 265(1) extends only to shippers and not to railway companies.

La question de l'obligation des sociétés ferroviaires doit être vraie pour "les particuliers et les compagnies ...".

The subject matter of the obligation of railway companies is to be afforded "... to all persons and companies ...".

Dans le paragraphe 2(1) de la *Loi sur les chemins de fer*, "compagnie" et "compagnie de chemin de fer" sont définies comme suit:

In section 2(1) of the *Railway Act* "company" and "railway company" are defined as follows:

"compagnie" comprend une personne, et, lorsqu'un autre sens n'est pas indiqué explicitement ou implicitement, signifie 'compagnie de chemin de fer', à moins qu'elle ne soit immédiatement précédée des mots 'une', 'chaque' ou 'toute', auquel cas elle représente le genre de compagnie qu'indique le contexte; et 'compagnie de chemin de fer' ou 'compagnie', lorsque cette dernière signifie ou comprend une 'compagnie de chemin de fer',

'company' includes a person, and where not otherwise stated or implied means 'railway company', unless immediately preceded by 'any', 'every' or 'all', in which case it means every kind of company that the context will permit of; and 'railway company' or 'company' when it means or includes 'railway company',

a) comprend toute compagnie semblable et toute personne autorisée à construire ou à exploiter un chemin de fer, et

(a) includes every such company and any person having authority to construct or operate a railway; and

b) dans les articles de la présente loi qui exigent que les compagnies fournissent des statistiques et des rapports à la Commission, ou qui imposent des amendes à défaut de ce faire, comprend de plus toute compagnie qui construit ou exploite une ligne de chemin de fer au Canada, même si cette compagnie ne relève pas autrement de l'autorité législative du Parlement du Canada, et comprend aussi tout particulier non constitué en corporation, qui est propriétaire ou locataire d'un chemin de fer au Canada, ou est partie à une convention pour l'exploitation d'un tel chemin de fer;

(b) in the sections of this Act that require companies to furnish statistics and returns to the Commission, or provide penalties for default in so doing, includes further any company constructing or operating a line of railway in Canada, even though such company is not otherwise within the legislative authority of the Parliament of Canada, and includes also any individual not incorporated who is the owner or lessee of a railway in Canada, or party to an agreement for the working of such a railway;

L'expression "aux particuliers et aux compagnies" doit être considérée à la lumière de cette définition. "Particuliers" comprend de toute évidence tout type d'expéditeur qu'il s'agisse d'une compagnie ou non; et nous sommes d'accord avec la conclusion du C.T.C.F. selon laquelle l'article s'applique aux expéditeurs. Toutefois, "compagnies" est un mot spécial dans la *Loi sur les chemins de fer* comme la définition ci-dessus l'indique clairement. Rien dans l'article 265 ne dit ou ne laisse supposer que "compagnies" n'inclut pas les compagnies de chemin de fer, et dans l'expression à l'étude, le mot "aux" est séparé du mot "compagnies" par les mots "particuliers et aux". Il s'ensuit que le mot "compagnies", où il apparaît au paragraphe 265(1) inclut les compagnies ferroviaires, et le C.T.C.F. est donc habilité à statuer sur des requêtes bien présentées d'une société ferroviaire en vertu du paragraphe 265(7) et ce, séparément de toute requête d'un expéditeur. Il se peut qu'une société ferroviaire requérante puisse prouver ses assertions ou encore, qu'elle doive se fonder sur certaines preuves de non-respect d'une obligation créée par un article relativement à un expéditeur. Une chose est claire: l'obligation contenue dans l'article 265 de la *Loi sur les chemins de fer* s'applique autant aux compagnies ferroviaires qu'aux expéditeurs.

The expression "all persons and companies" must be considered in the light of this definition. "Persons" obviously includes every kind of shipper on the railway whether incorporated or not, and we agree with the R.T.C. finding that the section extends to shippers. However, the word "companies" is a special one in the *Railway Act* as the definition as stated above makes clear. There is no statement or implication in section 265 that "companies" do not include railway companies, and in the expression under consideration the word "all" is separated from the work "companies" by the words "persons and". It follows that the word "companies" where it appears in section 265(1) includes railway companies, and R.T.C. is thereby given jurisdiction to entertain properly framed applications for relief under section 265(7) from a railway company, quite apart from any such application from a shipper. It may be that a railway company applicant can establish a case on its own or it may be that it must rely on some evidence of nonfulfillment of the obligation created by the section in respect of a shipper. One thing is clear: the obligation contained in section 265 of the *Railway Act* extends as much to railway companies as it does to shippers.

Il semble qu'on ait affirmé dans la *décision* du C.T.C.F. que pour avoir gain de cause en vertu du paragraphe 265(7), un requérant doit être en mesure d'établir que le rejet comprend toutes les installations que les compagnies ferroviaires ont l'obligation d'offrir. Nous n'interprétons pas l'article de cette façon. Nous estimons

It seems to have been suggested in the *Decision* of R.T.C. that to succeed under section 265(7) an applicant must be able to establish that the denial embraces all facilities which it is the railway companies' obligation to afford. We do not read the section that way. We think that the use of the word "all" in section 265(1) is an

que l'utilisation du mot "aux" au paragraphe 265(1) est une indication de la nature illimitée de l'obligation. Il ne signifie pas qu'un requérant doit prouver qu'au lieu de se voir tout offrir, il ne se voit rien offrir. Par exemple, le problème dont on se plaint pourrait être que, alors que le trafic est reçu ou expédié, il n'est pas livré. Nous n'estimons pas qu'une requête devrait être rejetée pour le motif que le plaignant reçoit un service partiel.

Quant à la nature des plaintes reçues par le C.T.C.F. en janvier 1981, à la suite de la *décision* en question, de Noranda Mines Limitée, de Shell Canada, d'Union Carbide, de Canada Packers et de Gulf Canada et la plainte reçue d'Imperial Oil en décembre 1980, le Comité de révision estime qu'il ne s'agit pas d'interventions à l'appui de la requête en révision de CP, mais de requêtes individuelles adressées au C.T.C.F. En conséquence, le Comité de révision ne les a pas prises en compte dans l'étude de la présente requête étant donné qu'il s'agit de requêtes distinctes que le C.T.C.F. doit trancher. De même, les interventions déposées par le CP à l'appui de ces plaintes doivent être jugées par le C.T.C.F., selon leur bien-fondé.

En résumé, le Comité de révision détermine que la question de la requête de CP est révisable et après révision, que le C.T.C.F. est habilité à rendre une décision au sujet de la requête initiale de CP, et que les plaintes des expéditeurs ne sont pas en cause dans la requête en révison de CP, mais qu'elles doivent plutôt être jugées par le C.T.C.F.

indication of the unlimited nature of the obligation. It does not mean that an applicant must establish that instead of being afforded everything, it is being afforded nothing. For example, the difficulty complained of might be that while traffic is being received and forwarded, it is not being delivered. We do not think an application could be defeated on the ground that the complainant is receiving partial service.

As to the nature of the complaints received by R.T.C. in January 1981, following the issue of the *Decision* in question, from Noranda Mines Limited, Shell Canada, Union Carbide, Canada Packers and Gulf Canada, and the complaint received from Imperial Oil in December 1980, the Review Committee finds that these are not interventions in support of the CP Application for review but are separate individual applications for relief addressed to R.T.C. Accordingly, the Review Committee has not considered them in the disposition of the present Application as they are properly applications to be decided by R.T.C. Similarly the interventions filed by CP in support of those complaints are for R.T.C. to decide on their merits.

In summary, the Review Committee finds that the subject matter of the CP Application is reviewable and finds on review that R.T.C. does have jurisdiction to decide the original CP Application for relief, and further finds that the complaints of shippers are not involved in the CP Application for review but are rather before R.T.C. for decision.

Relative à une requête déposée par Arctic Grain Limited (ci-après la requérante) en révision d'une décision rendue par le Comité des transports par chemin de fer, le 30 juin 1981, dans laquelle il décrétait ce qui suit: "le transport de toute forme de criblures de grain destinées aux marchés d'exportation est assujetti aux dispositions relatives aux surestaries à l'exportation énoncées à l'article 2 du tarif C.T.C. n° 10 du Canadian Car Demurrage Bureau. En outre, le transport susmentionné ne peut faire l'objet d'une exemption, tel qu'il est prescrit à l'article 2010d) dudit tarif ou dans l'ordonnance 97881 de la C.C.T. du 12 mai 1959".

Répertorié: Re Arctic Grain Ltée.

Comité de révision: G. Roberge, c.r. (président), Y. Dubé, D.H. Jones, c.r. et J.A.D. Magee.

Décision n°: 1981-08
Date de la décision: le 16 octobre 1981
Dossier n°: 1700

Transport par chemin de fer - Interprétation des termes "grain", "criblures" et "déchet" à l'article 2 de la Loi sur les grains du Canada *- Surestaries à l'exportation.*

Le 30 juin 1981, le Comité des transports par chemins de fer (C.T.C.F.) a rejeté la requête d'Arctic Grain Ltd., en révision du tarif C.T.C. (F) 10 du Canadian Car Demurrage Bureau, *afin d'obtenir un délai illimité à l'égard de déchargement d'agglomérés de criblures aux fins d'exportation.*

Par les présentes, la requérante en appelle de cette décision. Arctic Grain Limited allègue que le C.T.C.F. a erré lorsqu'il a déclaré que "le transport de toute forme de criblures de grain destinées aux marchés d'exportation est assujetti aux dispositions relatives aux surestaries à l'exportation...". Le Comité de révision doit donc décider si les criblures peuvent être considérées comme du grain au sens de la Loi sur les grains du Canada *afin de bénéficier de l'exemption des surestaries.*

Décision: *La définition des termes "grain", "criblures" et "déchet" à l'article 2 de la* Loi sur les grains du Canada *ne permet pas de conclure que ces mots soient synonymes. De plus, le législateur*

In the matter of an Application by Arctic Grain Limited for review of a decision of the Railway Transport Committee, dated June 30, 1981, which rules "that export movements of screenings, in any form, are subject to export demurrage provisions as set out in section 2 of the Canadian Car Demurrage Bureau Tariff C.T.C. No. 10 and cannot be deemed to fall under the exemption provisions as set out in Item 2010(d) of the said tariff or as provided by Order No. 97881 of the C.T.C. dated May 12, 1959."

Indexed as: Re Arctic Grain Ltd.

Review Committee: G. Roberge, Q.C. (Chairman), Y. Dubé, D.H. Jones, Q.C. and J.A.D. Magee.

Decision No.: 1981-08
Date of Decision: October 16, 1981
File No.: 1700

Railway transport - Interpretation of the terms "grain", "screenings" and "dockage" under section 2 of the Canada Grain Act *- Export demurrage provisions.*

On June 30, 1981, the Railway Transport Committee (R.T.C.) denied the application for review of Canadian Car Demurrage Bureau Tariff C.T.C. (F) 10 in relation to the application of unlimited free time as applied to export movements of pelletized screenings.

The applicant appealed this decision on the ground that the R.T.C. had erred by ruling that "the export movements of screenings, in any form, are subject to the export demurrage provisions...". First the Review Committee must determine if "screenings" are designated as "grain" in definitions offered in the Canada Grain Act *to qualify for demurrage exemption.*

Decision: *The grades for screening are established by the Act as grain. The definitions of "grain", "screenings" and "dockage" under section 2 of the* Canada Grain Act *do not allow the*

différencie les classes de grain de celles des criblures à l'article 16. L'alinéa 16(1) énonce que la Commission canadienne du blé peut établir par règlement des classes de grain alors que l'alinéa 16c) stipule que les classes de criblures le sont par arrêté. Ces dernières ne sont donc pas considérées comme des classes de grain aux termes de la Loi. Émis en vertu de l'alinéa 16c), l'arrêté 7191 confirme cette démarcation.

Review Committee to conclude that these words are synonyms. Furthermore, section 16 indicates that there is a distinction between "grain" and "screenings". Parliament has granted to the Canadian Grain Commission the authority under section 16(a) to establish, by regulation, different categories or classes or grades of grain whereas screenings under section 16(c) are established by order. Order 7191 was made pursuant to section 16(c) which differentiates and confirms this distinction.

Quant aux prétentions de la requérante selon lesquelles "les criblures destinées à l'exportation sont assujetties aux mêmes taux de transport ferroviaire que les grains destinés à l'exportation", le Comité de révision conclut qu'elles ne font pas l'objet de surestaries gratuites. Dans l'affaire Northwest Line Elevators Association et al. c. CPR et al., *[1959] C.R.T.C. 241, il est nettement établi que les taux de transport sur grande surface et les surestaries imposées sont deux choses distinctes.*

As to the argument raised by the applicant that "all screenings for export travel under the same export rail freight rates for grain", the Review Committee finds that they do not receive the concession of free demurrage. In Northwest Line Elevators Association et al. v. CPR et al., *[1959] C.R.T.C. 241, the Supreme Court of Canada explains that the line haul rate for carriage of commodities and demurrage charge are of a different nature.*

En outre, les criblures expédiées comme déchet et mêlées à du grain non nettoyé ne peuvent pas être traitées de la même façon que les grains à l'exportation car il s'agit alors de fret de grain non nettoyé et non pas du transport de criblures.

All screenings shipped as dockage in uncleaned grain cannot be treated like export grain because in this particular case the cargo referred to is one of uncleaned grain and not one of screenings.

Quant au dernier argument, à savoir que les compagnies ferroviaires n'ont jamais imposé de surestaries à l'égard des criblures, en vrac et en agglomérées, destinées à l'exportation démontre qu'elles considèrent les criblures comme du grain, ce fait n'empêche pas le CN d'imposer des surestaries en vertu de la Loi.

With respect to the last point advanced by the applicant that railways have never charged demurrage on bulked or pelleted screenings for export suggests that screenings are definitely grain, the Committee is of the opinion that it does not mean that CN loses its rights under the Act *to impose those charges.*

Pour tous ces motifs le Comité de révision conclut au maintien de la décision *du C.T.C.F.; les "criblures" ne sont pas considérées comme du "grain" et ne bénéficient pas de l'exemption aux surestaries.*

For these reasons, the Review Committee maintains the said Decision *made by the R.T.C. It concludes that screenings are not designated as grain and therefore do not benefit from the demurrage exemption.*

Jurisprudence citée

Northwest Line Elevators Association et al. c. CPR et al., [1959] C.R.T.C. 241.

Cases referred to

Northwest Line Elevators Association et al. v. *C.P.R. et al.*, [1959] C.R.T.C. 241.

Décisions et ordonnances citées

Décision du C.T.C.F., datée du 30 juin 1981.
Arrêté de la Commission canadienne du blé n° 7191.

Decisions and Orders referred to

R.T.C. Decision, dated June 30, 1981.
Canadian Grain Commission Order 7191.

Décret du Conseil n° 1959-569, datée du 7 mai 1959.
Ordonnance générale de la C.C.T. n° 201, datée du 1 août 1917.
Ordonnance générale de la C.C.T. n° 94426, datée du 27 mai 1958.
Ordonnance générale de la C.C.T. n° 94888, datée du 14 juillet 1958.
Ordonnance générale de la C.C.T. n° 97881, datée du 12 mai 1959.

Lois citées

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 53(1), 275, 275(4).
Loi sur les grains du Canada, 1970-71-72 (Can.), chap. 7, art. 2, 2(16), 16, 16a), 16c).

Règlements cités

Arrêté sur les classes de grains défectueuses et les classes de criblures, C.R.C. 1978, Vol. IX, chap. 890.

Doctrine citée

Guide officiel de la classification des grains, 1981.

Order in Council P.C. 1959-569, dated May 7, 1959.
C.T.C. General Order No. 201, dated August 1, 1917.
C.T.C. Order No. 94426, dated May 27, 1958.
C.T.C. Order No. 94888, dated July 14, 1958.
C.T.C. Order No. 97881, dated May 12, 1959.

Statutes referred to

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 53(1), 275, 275(4).
Canada Grain Act, 1970-71-72 (Can.), c. 7, ss. 2, 2(16), 16, 16(a), 16(c).

Regulations referred to

Off Grades of Grain and Grades of Screenings Order, C.R.C. 1978, Vol. IX, c. 890.

Authorities referred to

The Official Grain Grading Guide, 1981.

DÉCISION

La décision susmentionnée que la requérante demande au Comité de révision de réviser et d'annuler, a été rendue par le Comité des transports par chemin de fer le 30 juin 1981 à la suite d'une requête déposée par la requérante qui protestait contre l'imposition par CN de surestaries à l'exportation des agglomérés de criblures, en l'occurrence lorsque ceux-ci sont transportés jusqu'aux ports de Prince-Rupert (C.-B.) et de Churchill (Manitoba) aux fins d'exportation. En réponse à cette requête, les Chemins de fer Nationaux du Canada ont défendu leur cause et demandé au Comité "de clarifier la situation". Les conclusions du Comité des transports par chemin de fer figurent dans la décision présentée en annexe, à titre de référence, avec l'*ordonnance n° 97881* du 12 mai 1959 de la Commission des transports du Canada et le *décret du Conseil* n° C.P. 1959-569 du 7 mai 1959.

Il convient de noter que le Comité des transports par chemin de fer traite dans sa décision

DECISION

The aforesaid decision which Arctic Grain Ltd. has asked the Review Committee to review and reverse was made by the Railway Transport Committee on June 30, 1981, upon an application by Arctic Grain Ltd. protesting the assessment of demurrage charges on the export movement of pelletized screenings, - in this case when such traffic moves for export through the ports of Prince Rupert, B.C., and Churchill, Manitoba. In its response to that application, Canadian National Railways outlined the arguments in support of its action and sought "guidance as to the correctness of such action". The findings of the Railway Transport Committee are contained in its decision hereto attached for reference, together with *Order in Council PC 1959-569*, dated May 7, 1959, and Board of Transport Commissioners *Order No. 97881*, dated May 12, 1959.

It should be noted that the Railway Transport Committee did not limit its decision to the

non seulement de l'exportation des agglomérés de criblures, mais également de l'exportation des criblures en vrac lorsqu'il déclare que "le transport de toute forme de criblures de grain destinées aux marchés d'exportation est assujetti aux dispositions relatives aux surestaries à l'exportation ...".

La requérante cherche maintenant à obtenir l'annulation de cette décision en alléguant que celle-ci est fondée sur des conclusions erronées. Le gouvernement de l'Alberta est intervenu en faveur de la requête en révision en appuyant les arguments avancés par la requérante et en pressant le Comité de révision de consacrer autant de temps à l'étude des questions juridiques qu'à celle des questions économiques soulevées dans la requête. Northern Sales Agri-Products Inc. et Kanee Grain Canada Ltd. ont également déposé des interventions favorables à la requête en révision; la première faisait valoir, à l'instar de la seconde, que dans la Loi sur les grains du Canada, les criblures sont classées comme des grains; que, traditionnellement et historiquement, elles ont été considérées comme telles et que, par conséquent, rien ne justifie la modification de cette classification. Le gouvernement de l'Alberta, Northern Sales Agri-Products Inc. et Kanee Grain Canada Ltd. ont demandé au Comité de révision de porter une attention toute spéciale aux conséquences économiques et autres découlant de tout changement suscité par la décision du Comité des transports par chemin de fer.

Il importe de préciser que nous nous rendons parfaitement compte de l'importance de l'affaire en cause et des répercussions de la décision en cours de révision et nous comprenons la préoccupation de la requérante et des intervenantes. Toutefois dans cette affaire, la loi ne nous autorise qu'à déterminer si la législation pertinente a été bien interprété. Cela étant dit, examinons les motifs qu'invoque la requérante pour que la décision soit révisée ainsi que la réponse des Chemins de fer Nationaux de Canada.

La requérante a fait valoir les points suivants, et je cite:

> [traduction] Les criblures sont classées comme étant du grain:

export movement of pelletized screenings but extended it to that of export bulk screenings by ruling that "the export movements ofscreenings, in any form, are subject to the export demurrage provisions ...".

Arctic Grain Ltd. now seeks the rescission and reversal of that decision, alleging that "it has been made on wrong findings". The Government of the Province of Alberta has intervened in support of the application for review, endorsing the arguments advanced by Arctic Grain Ltd. and urging the Review Committee to "give equal consideration to the legal and economic questions surrounding the Arctic Grain application". Northern Sales Agri- Products Inc. and Kanee Grain Canada Ltd. have also intervened in support of the application for review; the former submitting that "under the Canada Grain Act screenings are classified as grain, have traditionally and historically been considered grain, therefore there is no justification nor precedent to change."; the latter adopting the same position. The Government of Alberta, Northern Sales Agri-Products Inc. and Kanee Grain Canada Ltd. have called the attention of the Review Committee to the economic and other consequences of the change resulting from the decision of the Railway Transport Committee.

We should say that we fully realize the importance of the issue in this case and the impact of the decision under review. We understand the concern of the applicant and of the intervenors. However, in this particular instance, the law does not allow us to go beyond deciding whether the relevant legislation has been given the proper interpretation. That being said, we shall turn to the reasons advanced by the applicant for review and to the answer submitted by Canadian National Railways.

Arctic Grain Ltd. in its own words has raised the following points:

> Screenings are classified as grain:

1. Les criblures sont du grain aux termes de la *Loi sur les grains du Canada* - voir, dans l'*arrêté n° 7191*, la section sur les classes de grain défectueuses.

2. Les criblures sont classables et sont effectivement classées comme du grain dans le *Official Grain Grading Guide*, édition de 1980 (pages 110 à 114), de la Commission canadienne du blé.

3. Toutes les criblures destinées à l'exportation sont assujetties aux mêmes taux que les grains destinés à l'exportation et transportés par chemin de fer.

4. Toutes les criblures expédiées comme déchet et mêlées à du grain non nettoyé sont traitées de la même façon que les grains destinés à l'exportation, c'est-à-dire taux similaires et aucune surestarie.

5. Les compagnies de chemin de fer n'ont jamais exigé de surestaries à l'égard des criblures en vrac destinées à l'exportation parce que, sans doute, elles en arrivent toutes à la même conclusion: les criblures sont à n'en pas douter du grain.

De plus, la requérante a fait valoir ce qui suit:

> [traduction] En plus de vous demander d'annuler votre décision étant donné qu'elle est fondée sur des informations incorrectes, nous vous demanderions de réexaminer l'objet de notre plainte originale, à savoir la raison d'être de l'imposition de surestaries sur les criblures uniquement lorsqu'il s'agit d'agglomérés? Les criblures sont, sans l'ombre d'un doute, des grains et lorsqu'elles sont destinées à l'exportation, elles devraient être assujetties aux mêmes conditions que les grains destinés à l'exportation.
>
> Il faut se rappeler que les criblures se composent:

1. Screenings are grain as set out in the *Canada Grain Act* - see the off grade section, *Order 7191*.

2. Screenings are gradeable and as such are classified as grain (page 110-114) of *Official Grain Grading Guide* 1980 Edition of the Canadian Grain Commission.

3. All screenings for export travel under the same export rail freight rates for grain.

4. All screenings shipped as dockage in uncleaned grain are treated like export grain - export rail freight + no demurrage.

5. Railways have never charged demurrage on bulk unpelleted screenings for export, no doubt because they reached the same conclusion - screenings are most definitely grain.

In addition, Arctic Grain Ltd. has submitted that:

> As well as requesting that you reverse your decision since it is based on the incorrect information, we would also ask that we go back to our original complaint - why is demurrage assessed on screenings simply because they are in a pelleted form? Screenings are clearly grain + when they are for export they should be treated as export grain.
>
> Keep in mind that screenings are composed of:

- de grain cassé et ridé
- de folle avoine
- de renouée-liseron
- de graines

Nos agglomérés ne comprennent aucun additif et toutes les composantes précitées sont sûrement du grain aux termes de la *Loi sur les grains du Canada*.

En réponse à ce qui précède, les Chemins de fer Nationaux du Canada font valoir ce qui suit:

[traduction] Le CN désire confirmer la décision du Comité des transports par chemin de fer et s'intéresse particulièrement à la première allégation de Arctic Grain Ltd. dans sa requête en révision. En effet, celle-ci fait valoir que: [traduction] "Les criblures sont du grain aux termes de la *Loi sur les grains du Canada* ... Voir, dans l'*arrêté n° 7191*, la section sur les classes défectueuses." Selon nous, les criblures ne sont pas du grain aux termes de la *Loi*, et l'*arrêté n° 7191* a été émis conformément à l'alinéa 16 c) concernant les criblures plutôt que conformément à l'alinéa 16 a) ayant trait aux grains. La *Loi sur les grains du Canada* distingue clairement les grains des criblures, ce que nous constatons à la lecture de l'article 16:

16. La Commission peut:

a) Par règlement, établir une classe et une appelation de classe ainsi que des caractéristiques y afférentes pour tout genre de grain ou pour tout grain d'une haute qualité particulière;

(i) qui est vendable sans procédé ou traitement, autre que le nettoyage, et

(ii) pour lequel aucune classe n'est indiquée à l'annexe I;

b) par arrêté, établir une classe et une appelation de classe ainsi que des caractéristiques y afférentes pour du grain qui est en mauvais état ou auquel, du fait qu'une autre matière y est mê-

- broken + shrunken grain kernels
- wild oats
- buckwheat
- seeds

We use no additives in our pellets, all of these items are surely grain as intended by the *Canadian Grain Act* definition.

In answer to the foregoing Canadian National Railways states:

CN wishes to affirm the decision of the Railway Transport Committee and address itself in particular to the first allegation raised by Arctic Grain Ltd. in its review application. Arctic Grain Ltd. has stated that ... 'screenings are grain as set out in the *Canada Grain Act* ... see the off-grade section *Order 7191*.' We submit that screenings are not grain as set out in the *Act*, and that *Order 7191* was made pursuant to s.16(c) dealing with screenings, rather than pursuant to s.16(a) dealing with grain. The *Canadian Grain Act* makes a specific distinction between grain and screenings which can be seen in a reading of s.16 in its entirety:

16. The Commission may

(a) By regulation, establish a grade and name and specifications for that grade in respect of any kind of grain or in respect of grain of a particular level of excellence

(i) that does not require any procedure or treatment, in addition to cleaning, to render it marketable, and

(ii) for which a grade is not set out in Schedule I;

(b) By order, establish a grade and name and specifications for that grade in respect of any grain that is out of condition or that, by reason of its intermixture with another material, would not be

lée, on ne pourrait pas attribuer une classe indiquée à l'annexe I ou établie en vertu de l'alinéa a); et,

c) par arrêté, établir une classe et une appellation de classe ainsi que des caractéristiques y afférentes pour tout genre de criblures.

Comme nous pouvons le constater, le Parlement a donné à la Commission canadienne du blé, en vertu de l'alinéa 16 a) de la *Loi*, le pouvoir d'établir, par règlement, une classe, une appellation de classe et les caractéristiques propres à chaque classe de grain. Quant aux criblures, la Commission a reçu le pouvoir, en vertu de l'alinéa 16 c), d'établir, par arrêté, une classe, une appellation de classe et les caractéristiques propres à chaque classe de criblures. Il est clair que l'*arrêté n° 7191* a été émis en vertu de l'alinéa 16 c) qui porte sur les criblures. Les classes de criblures sont établies par arrêté et non par règlement et ne sont pas considérées comme des classes de grain aux termes de la *Loi* (voir le paragraphe 2(16)).

En ce qui concerne l'allégation selon laquelle les criblures sont classables et sont effectivement classées comme du grain dans le *Official Grain Grading Guide de 1980* (voir pages 110 à 114), nous soulignons que ce guide, dans la définition qu'il donne des classes de grain, fait valoir que les classes de criblures et de grain canadiens sont établies en vertu de la *Loi sur les grains du Canada*, comme suit:

> Classe I Classes (statutaires) -tel que défini dans la *Loi sur les grains du Canada*
> Classe II Classes (classes spéciales) -tel que défini dans le *Règlement sur les grains du Canada*
> Classe III Classes (classes défectueuses)
> Classe IV Classes (criblures) -tel que défini dans l'*arrêté sur les classes de grain défectueuses et les classes de criblures*.

Ce guide ne sert qu'à orienter et à informer les personnes chargées de classer les grains produits au Canada, mais il est clair cependant qu'il établit une distinction entre les grains et les criblures.

eligible to have assigned to it a grade set out in Schedule I or established under paragraph (a) and

(c) By order, establish a grade and name and specifications for that grade in respect of any kind of screenings.

As can be seen, Parliament has granted to the Canadian Grain Commission the authority in s. 16(a) to establish a grade and name and specifications for grade of grain by regulation. With respect to screenings, Parliament has granted to the Canadian Grain Commission the authority in s. 16(c) to establish a grade and name and specifications for grades of screenings by order. Clearly *Order 7191* was made pursuant to s. 16(c), the section dealing with screenings. The grades for screenings are established by order, and not by regulation, and they are not designed by the *Act* as a grain. (see s. 2(16)).

Regarding the allegation that 'screenings are gradeable and as such are classified as grain (page 110-114) of the official *Grain Grading Guide 1980*', we wish to point out that the guide states under the definition of grades that 'grades of Canadian grain and grain screenings are established under authority of the *Canada Grain Act* as follows:

> Class I Grades (statutory) - Defined in the *Canada Grain Act*
> Class II Grades (special grades) - Defined in the *Canada Grain Regulations*
>
> Class III Grades (off grades)
> Class IV Grades (screenings) - Defined in the *Off Grades of Grain and Grades of Screenings Order*.

The guide is only a handbook intended for the information and guidance of people engaged in grading grain produced in Canada, but it is clear that the guide also differentiates between grain and grain screenings.

Nous estimons que les autres questions soulevées par la requérante ont été traitées dans les dépositions soumises au Comité des transports par chemin de fer; par ailleurs, le CN a accepté les arguments de la requérante ayant trait à ces questions.

De même, la requérante accepte les dires du CN dans sa réplique.

Le Comité de révision a examiné les arguments des deux parties dans cette affaire ainsi que la décision rendue par le Comité des transports par chemin de fer et a étudié les articles applicables de la *Loi sur les grains du Canada*, du règlement et de l'arrêté pertinents ainsi que le guide officiel de classification des grains (*Official Grain Grading Guide*).

La *Loi sur les grains du Canada* donne à l'article 2 les définitions suivantes:

(1) au paragraphe 16, "grain":

(16) "grain" désigne toute graine nommée à l'annexe I ou que la réglementation désigne comme grain aux fins de la présente *Loi*;

(2) au paragraphe 42, "criblures":

(42) "criblures" désigne le déchet qui a été enlevé d'un lot de grain;

(3) au paragraphe 7, "déchet":

(7) "déchets" désigne, dans un lot de grains, tout ce qui n'est pas du grain correspondant à une norme de qualité fixée aux termes ou en vertu de la présente *Loi* pour une classe de ce grain et qui doit et peut être séparé de ce lot avant qu'on puisse attribuer cette classe à ce dernier;.

Quant à l'établissement des classes par règlement ou par arrêté, la Commission canadienne du blé a reçu, en vertu de l'article 16 de la *Loi sur les grains du Canada*, les pouvoirs suivants:

16. La Commission peut,

We feel that the remaining matters raised by Arctic Grain Ltd. have been dealt with in the pleadings filed before the Railway Transport Committee, and CN hereby joins issue with the review applicant with respect to the same.

In its reply Arctic Grain Ltd. likewise joined issue with Canadian National Railways.

The Review Committee has examined the points raised by both sides to this dispute and the decision issued by the Railway Transport Committee, and it has considered the applicable sections of the *Canada Grain Act*, the relevant regulation and order adopted thereunder and the *Official Grain Grading Guide*.

The *Canada Grain Act*, section 2, offers the following definitions:

(1) at paragraph 16, "grain":

(16) 'grain' means any seed named in Schedule I or designated by regulation as a grain for the purposes of this *Act*;

(2) at paragraph 42, "screenings":

(42) 'Screenings' means dockage that has been removed from a parcel of grain,

(3) at paragraph 7, "dockage":

(7) 'dockage' means any material intermixed with a parcel of grain, other than kernels of grain of a standard of quality fixed by or under this Act for a grade of that grain, that must and can be separated from the parcel of grain before that grade can be assigned to the grain.

As to the establishment of grades by regulations or orders, the Canadian Grain Commission has been given the following powers under section 16 of the *Canada Grain Act*:

16. The Commission may

a) par règlement, établir une classe et une appellation de classe ainsi que des caractéristiques y afférentes pour tout genre de grain ou pour tout grain d'une haute qualité particulière.

(i) qui est vendable sans procédé ou traitement, autre que le nettoyage, et

(ii) pour lequel aucune classe n'est indiquée à l'annexe I;

b) par arrêté, établir une classe et une appellation de classe ainsi que des caractéristiques y afférentes pour du grain qui est en mauvais état ou auquel, du fait qu'une autre matière y est mêlée, on ne pourrait pas attribuer une classe indiquée à l'annexe I ou établie en vertu de l'alinéa a); et,

c) par arrêté, établir une classe et une appellation de classe ainsi que des caractéristiques y afférentes pour tout genre de criblures. (notre soulignement)

L'annexe I à la *Loi sur les grains du Canada* spécifie les classes de grain mentionnées dans la *Loi*. L'Arrêté sur les classes de grain défectueuses et les classes de criblures donne, dans la partie I, les classes de grain défectueuses et, dans la partie II, les classes de criblures. The *Official Grain Grading Guide* de 1981 ne donne aucune information qui pourrait s'avérer utile dans cette affaire.

Quant aux arguments 1 et 2 avancés par la requérante, nous constatons que si nous prenons séparément ou dans leur ensemble les définitions réglementaires des termes "grain", "criblures" et "déchet", rien ne nous permet, à notre avis, de conclure que les mots "grain" et "criblures" peuvent être considérés comme synonymes. De plus, l'*arrêté* auquel se rapporte la requérante et qui, dans un sens, complète les définitions réglementaires, différencie les grains des criblures et mentionne la distinction. Il est à noter que l'arrêté s'intitule "*Arrêté sur les classes de grain défectueuses et les classes de cri-*

(a) by regulation, establish a grade and name and specifications for that grade in respect of any kind of grain or in respect of grain of a particular level of excellence

(i) that does not require any procedure or treatment, in addition to cleaning, to render it marketable, and

(ii) for which a grade is not set out in Schedule I;

(b) by order, establish a grade and name and specifications for that grade in respect of any grain that is out of condition or that, by reason of its intermixture with another material, would not be eligible to have assigned to it a grade set out in Schedule I or established under paragraph (a); and

(c) by order, establish a grade and name and specifications for that grade in respect of any kind of screenings." (emphasis supplied)

Schedule I to the *Canada Grain Act* specifies the grades of the grains named therein. The "Off Grades of Grain and Grades of Screenings Order" in Part I defines the off grades of grain and in Part II the grades of screenings. The *Official Grain Grading Guide*, 1981 Edition, contains no information which should be taken into account in the determination of this case.

As to the arguments raised as points 1 and 2 by the applicant we find that, read either separately or together, the statutory definitions of "grain", of "screenings" and of "dockage" do not contain any element which, in our opinion, would allow us to conclude that the words "grain" and "screenings" may be considered synonymous. Further, the *Order* upon which the applicant relies and which, in a sense, supplements the statutory definitions, differentiates and indicates that there is a distinction between grain and screenings. It should be noted that the *Order* itself is entitled "*Off Grades of Grain and*

blures" et est divisé en deux parties distinctes: la partie I traite des classes de grain défectueuses et la partie 2, des classes de criblures. Le fait que les déchets comprennent une partie de grains dont il faut tenir compte lors de la détermination des classes de criblures, ne fait que démontrer que les criblures peuvent être classées. Cependant, ce fait ne prouve pas que les "criblures" soient du "grain" aux termes de la *Loi sur les grains du Canada*. L'*arrêté* lui-même fait la même distinction entre "grain" et "criblures". Nous concluons que les arguments 1 et 2 de la requérante sont juridiquement irrecevables.

Quant au troisième argument selon lequel toutes les criblures destinées à l'exportation font l'objet des mêmes taux de transport ferroviaire que les grains destinés à l'exportation, il convient également de constater qu'il n'est guère plus défendable. Cet argument fait valoir uniquement que, dans certaines conditions, les taux de transport sur grande surface, exigés par les compagnies ferroviaires, sont les mêmes à l'égard de grains ou de produits à base de grain et à l'égard de criblures. Il demeure que beaucoup de denrées transportées par chemin de fer sous l'appellation générale de "produits à base de grains" sont assujetties au même taux de transport sur grande surface que les "grains"; toutefois, mais il est également vrai qu'elles ne font pas l'objet de surestaries gratuites tel qu'il est prévu et prescrit dans le *décret du Conseil n° 1959-569* que reprend d'ailleurs l'*ordonnance n° 97881* de la Commission des transports du Canada, du 12 mai 1959. De plus, les taux de transports sur grande surface et les surestaries imposées sont deux choses distinctes et cette différence est expliquée dans le jugement de la Cour suprême du Canada dans l'affaire "*Northwest Line Elevators Association et al.* c. CPR et al., (1959) C.R.T.C. 241, auquel se réfère le Comité des transports par chemin de fer dans sa *décision* du 30 juin 1981:

> [traduction] ... il s'agissait de tarifs payables uniquement à l'égard du transport, "tarifs et taux généraux" tarifs qui étaient expirmés en terme de cents "par cent livres". Il s'agissait en fait du prix normal exigé pour le transport de denrées entre des points ... ces tarifs ne comprennent pas les surestaries imposées, lesquelles ne sont pas calculées en fonction du poids des

Grades of Screenings Order". The *Order* is separated into two distinct parts, Part I in respect of off grades of grain and Part II in respect of grades of screenings. The facts that dockage contains a part of grain and that a given quantity or percentage of such part is to be taken into account when determining grades of screenings only illustrate that screenings are gradeable. We fail to see how these facts support the contention that "screenings" are "grain" as defined in the *Canada Grain Act*. The *Order* itself continues the same differentiation between "grain" and "screenings". We conclude that the applicant's interpretation, as suggested in his points 1 and 2, cannot be upheld in law.

As to the third point that "all screenings for export travel under the same export rail freight rates for grain", it should be observed that this fact has very little legal bearing on the matter at issue. It merely indicates that, under certain conditions, railways do charge the same level of line haul rates to move grain and/or grain products or screenings. It is a fact that many commodities handled under the generic heading of "grain products" in railway tariffs do move at the same line haul freight rate as "grain" but it is also a fact that they do not receive the concession of free demurage as provided for and set out in *Order in Council 1959-569*, the terms of which are reflected in the subsequent *Order 97881* of the Board of Transport Commisioners for Canada, dated May 12, 1959. Besides, the line haul rate and the demurrage charge are not the same thing. The difference is explained in the judgement of the Supreme Court of Canada in *Northwest Line Elevators Association et al. v. CPR et al.*, (1959) C.R.T.C. 241, referred to by the Railway Transport Committee in its *decision* of June 30, 1981:

> ... what were in mind were the rates payable for transportation strictly, 'general rates and tolls', rates which were expressed in terms of cents 'per hundred pounds'. These were the normal charges for the carriage of commodities between points ... They do not include demurrage charges; these are not related to the weight of the commodity; they are concerned with the

denrées, mais bien des détentions du matériel ferroviaire au delà du temps convenu.

Quant au quatrième argument, selon lequel toutes les criblures expédiées comme déchet mêlé à du grain non nettoyé sont traitées de la même façon que les grains à l'exportation, à savoir qu'elles font l'objet d'un tarif ferroviaire de transport de marchandises destinées à l'exportation et ne sont assujetties à aucune surestarie, il est à noter que le fret dont il est question consiste en du grain non nettoyé et qu'il ne s'agit pas du transport de criblures mais de grain non nettoyé. À notre avis, la similarité dont fait état la requérante est inexistante.

Le cinquième argument avancé par la requérante, à savoir que les compagnies ferroviaires n'ont jamais imposé de surestaries à l'égard de criblures en vrac et en agglomérés destinées à l'exportation parce qu'elles sont toutes arrivées à la conclusion que les criblures sont du grain, démontre que Arctic Grain Ltd. et les Chemins de fer Nationaux de Canada ont fait appel au Comité des transports par chemin de fer parce que le CN avait imposé des surestaries sur les agglomérés de criblures destinés à l'exportation. La requérante déduit d'après la pratique adoptée par les Chemins de fer Nationaux de Canada de n'imposer aucune surestarie à l'égard des criblures en vrac destinées à l'exportation, que la compagnie ferroviaire considère les "criblures" comme du "grain". Il est possible que le CN pense de la sorte, mais cela ne lui enlève pas le pouvoir d'imposer des surestaries en vertu de la *Loi*. Quoiqu'il en soit, les Chemins de fer Nationaux du Canada, dans sa déposition auprès du Comité des transports par chemin de fer, explique que "l'assemblage des criblures sous forme d'agglomérés comporte un procédé de transformation" et que, de ce fait, elle était justifiée de ne pas considérer ce produit comme du grain (voir page 2 de la décision du Comité des transports par chemin de fer). La requérante propose au Comité de se tourner de nouveau vers la question formulée dans la plainte originale, à savoir pourquoi des surestaires sont-elles imposées sur les criblures uniquement parce qu'elles se présentent sous forme d'agglomérés? La requérante continue de soutenir que les criblures sont réellement du grain et qu'il convient de se rappeler qu'elles se composent:

unreasonable detention of railway equipment."

In respect of the fourth point, that "all screenings shipped as dockage in unclean grain are treated like export grain - export rail freight + no demurrage", it should be noted that the cargo referred to is one of uncleaned grain, that the movement involved is not one of screenings but one of grain from which the dockage has not yet been removed. In our opinion, the similarity which the applicant purports to invoke is just not there.

The fifth point raised by Arctic Grain Ltd. that "railways have never charged demurrage on bulk on pelleted screenings for export, no doubt because they reached the same conclusion - screenings are most definitely grain" points to the fact that Arctic Grain Ltd. and Canadian National Railways came to the Railway Transport Committee because the Railway had claimed demurrage charges on the export movement of pelletized screenings. The applicant derives from the practice adopted by Canadian National Railways of not charging demurrage in respect of export movements of bulk screenings the conclusion that the Railway had considered that "screenings" were "grain". It could be that such was the Railway's understanding, but that would not take away its power under the law to assess those charges. Be that as it may, Canadian National Railways, in it submission to the Railway Transport Committee, advanced the thesis that "when screenings are pelletized, the product is altered in a manufacturing process" and that it felt the Railway was "thereby justified in treating the altered product as other than a grain" (see page 2 of the Railway Transport Committee decision). The applicant for review suggests that this Committee go back to the original complaint: "why is demurrage assessed on screenings simply because they are in pelleted form?" The applicant reiterates its position that screenings are clearly grain and that one should keep in mind that screenings are composed of:

"de grain cassé et ridé"
"de folle avoine"
"de renouée-liseron"
"de graines".

La requérante fait valoir de plus que ses agglomérés ne contiennent aucun additif.

Il faut tenir compte que l'*arrêté sur les classes de grain* établit que les criblures doivent contenir du grain cassé ou ridé. Toutefois, cet arrêté distingue les classes de grain défectueuses des classes de criblures, maintenant ainsi la distinction et la différenciation qui, à notre avis, se retrouvent dans la définition du grain et des criblures que donne la Loi sur les grains du Canada. Rien dans les définitions de la Loi nous permet de dire que "criblures" et "grains" sont synonymes.

Le Comité des transports par chemin de fer a déterminé que les criblures sous toute forme que ce soit, en vrac ou en agglomérés, destinées à l'exportation, ne répondent pas aux normes d'exemption des surestaries. Dans la mesure où l'affaire est fondée, elle doit l'être sur la définition du mot "grain" énoncée dans la *Loi sur les grains du Canada*. Cette définition étant différente de celle du terme "criblures", notre conclusion est la suivante: le Comité des transports par chemin de fer n'a pas fait erreur en concluant que les criblures ne sont désignées comme du grain dans aucune définition énoncée dans la *Loi sur les grains du Canada*.

Après avoir effectué la révision demandée par la requérante et conclu que la décision du Comité des transports par chemin de fer devrait être maintenue pour les raisons mentionnées dans le cours de notre analyse des arguments soulevés par la requérante, nous désirerions, avant de clore l'affaire, rappeler à Arctic Grain Ltd. et à ceux qui ont appuyé sa requête en révision, le dernier paragraphe de la décision du Comité des transports par chemin de fer qui se lit comme suit: "...le gouverneur en conseil est habilité à clarifier et même à modifier son décret, à en préciser le contenu ou à assurer l'atteinte des objectifs prévus au moment de la promulgation."

"broken + shrunken grain kernels"
"wild oats"
"buckwheat"
"seeds".

The applicant further submits that it "uses no additives" in its pellets.

What must be considered is that the *Order* establishing grades of screenings contemplates that screenings shall contain "broken or shrunken grain". Nevertheless, that *Order* distinguishes between off grades of grain and grades of screenings, thus perpetuating the distinction and differentiation which, in our opinion, is found in the interpretation sections of the *Canada Grain Act*, in respect of grain and screenings. The definitions of grain and screenings therein contain nothing making the words "screenings" and "grain" interchangeable.

The Railway Transport Committee has found that as regards screenings in any form, i.e., whether the export movement was one of bulk screenings or one of pelletized screenings, they did not qualify for the demurrage exemption. Inasmuch as the case rests, and it must rest on the statutory definition of "grain" in the *Canada Grain Act*, we conclude that such definition of "grain" does not comprise "screenings", these being different and differently defined. Therefore, we reach the conclusion that the Railway Transport Committee has not erred in finding that screenings are not designated as grain in any definition set out in the *Canada Grain Act*.

Having conducted the review sought by the applicant, and having reached the conclusion that the decision made by the Railway Transport Committee should stand, for the reasons expressed in the course of our analysis of the arguments raised by the applicant, we would, before closing, like to reiterate to Arctic Grain Ltd. and to those who have supported the application for review the statement contained in the last paragraph of the Railway Transport Committee's decision and which reads: "... it must be observed that there is power in Governor in Council to clarify and otherwise amend its order, to resolve its meaning or to ensure the achievement of purposes otherwise intended when it was issued".

ANNEXE "A"

Comité des transports par chemin de fer

Relative au tarif C.T.C. (F) 10 du Canadian Car Demurrage Bureau, déposé auprès de la Commission canadienne des transports, aux termes de l'article 275 de la *Loi sur les chemins de fer*; et

Relative à une requête déposée par Arctic Grain Limited, en révision du tarif susmentionné visant les criblures obtenues du nettoyage du blé, de l'avoine, de l'orge, du lin et du colza et transportées jusqu'aux ports de Prince- Rupert (C.-B.) et de Churchill (Manitoba), aux fins d'exportation.

I. Historique

Le 21 avril 1980, Arctic Grain Limited a déposé auprès du Comité une requête concernant les mesures prises par les Chemins de fer Nationaux du Canada au chapitre de l'application d'une surestarie sur les agglomérés de criblures transportés jusqu'aux marchés d'exportation via les ports susmentionnés. Le Comité a été avisé qu'aucun délai n'est prévu dans le cas des criblures en vrac, contrairement aux agglomérés de criblures qui font l'objet d'une surestarie, suivant les dispositions de l'article 2 du tarif C.T.C. (F) 10 du *Canadian Car Demurrage Bureau*. La requête susmentionnée était sur l'argument suivant:

> ... L'*ordonnance n° 97881* du 12 mai 1959 de la Commission canadienne des transports a suspendu toute surestarie sur les criblures de grain transportées en vrac par chemin de fer. Cependant, une surestarie est imposée dans le cas des agglomérés de criblures de grain transportés par chemin de fer. Nous estimons qu'il s'agit là d'une situation anormale, à laquelle il faudrait remédier.
>
> Les criblures, transportées en vrac ou sous forme d'agglomérés, sont déchargées aux élévateurs et entreposées, sont déchargées aux élévateurs et entreposées dans le même type d'installations. Quelle est la raison d'être d'une surestarie imposée sur les agglomérés de criblures dont la manu-

APPENDIX "A"

Railway Transport Committee

In the matter of Canadian Car Demurrage Bureau Tariff Number C.T.C. (F) 10 on file with the Canadian Transport Commission pursuant to the provisions of section 275 of the *Railway Act* and,

In the matter of an Application by Arctic Grain Limited requesting a review of the aforesaid tariff as applied to screenings derived from the cleaning of wheat, oats, barley, flax and rapeseed when such traffic moves for export through the ports of Prince Rupert, B.C. and Churchill, Manitoba.

I. Background

On April 21, 1980 Arctic Grain Limited applied to the Committee concerning the action of Canadian National Railways in respect of the application of export demurrage on "pelleted screenings" via the ports as indicated above. The Committee was advised that while bulk screenings were granted unlimited free time, pelleted screenings were currently assessed demurrage in accordance with the provisions of section 2 of the Canadian Car Demurrage Bureau Tariff Number C.T.C. (F) 10. The Application was founded on the following premise as set out by Arctic Grain Limited as quoted below:

> ... There is no rail demurrage on the bulk grain screenings as suspended under the Canadian Transport Commission *Order No. 97881* dated Ottawa May 12th, 1959. However, demurrage is assessed if the same grain screenings are pelleted and shipped down in that form. This is an anomaly as far as we are concerned that should be reviewed.
>
> The screenings, whether in bulk or pelleted, are discharged at the elevators and are stored in the same type of elevator storage. We cannot see any difference in the handling of the product that necessitates a separate demurrage tariff. In fact the pelleted grain screenings handle and store

tention est la même? De fait, la manutention et l'entreposage des agglomérés de criblures de grain s'effectuent plus facilement que ceux des criblures en vrac. La surestarie sur les agglomérés n'est pas justifiée.

Les Chemins de fer Nationaux du Canada ont répondu ce qui suit à l'argument précité:

> Les agglomérés de criblures sont, de fait, transportés de la même façon et aux mêmes taux que les autres criblures; cependant, il s'agit d'un produit fabriqué qui ne figure donc pas à l'annexe 1 de la *Loi sur les grains du Canada*. C'est pourquoi, on a imposé une surestarie normale à l'exportation. Compte tenu de l'argument soulevé par Arctic Grain Ltd., nous vous demandons de clarifier la situation.

Le CN a en outre ajouté ce qui suit dans un document déposé le 2 décembre 1980:

> [traduction] Les criblures de grain en vrac ont été exemptées d'une surestarie pour la simple raison qu'elles résultent de la séparation du grain. En effet, aucun procédé de fabrication ni de transformation n'est utilisé. Cependant, l'assemblage des criblures sous forme d'agglomérés comporte un procédé de transformation, aussi estimons-nous que notre décision de ne pas considérer ce produit comme grain est justifiée.
>
> Nous profitons de l'occasion pour signaler que la surestarie est en fait une amende et que sa raison d'être n'est pas de rapporter des recettes à la compagnie. Aux termes du *règlement sur les surestaries*, l'expéditeur ou le destinataire bénéficient d'un délai raisonnable pour décharger le(s) wagon(s) et le(s) retourner à la compagnie ferroviaire afin qu'il(s) puisse (nt) être utilisé(s) par d'autres. Nous soutenons que le *règlement sur les surestaries* a pour objet de mettre le matériel roulant de la compagnie à la disposition de tous les usagers pour la conduite de leurs affaires. Si l'expéditeur ou le destinataire respecte les délais, aucune amende n'est infligée.

better than the bulk product. Therefore, why the demurrage tariff on pellets?

In response to this Application, Canadian National Railways advised the Commission as follows:

> While it is true that the pelletized screenings move in an identical manner and at the same rates as unpelletized screenings, this commodity is a manufactured product and is not listed in Schedule I of the *Canada Grain Act*. For this reason, normal export demurrage has been assessed. In view of the representations received by you from Arctic Grain Ltd., we, therefore, seek your guidance as to the correctness of our action.

In a further submission dated December 2, 1980, CN stated the following:

> The railway has in practice exempted bulk screenings from demurrage charges on the basis that they are simply the result of separation of the screenings from the grain itself. No process of manufacture is required, and the nature of the product is not altered. When screenings are pelletized, the product is altered in a manufacturing process, and we feel that we are thereby justified in treating the altered product as other than a grain.
>
> We would like to point out that demurrage is in fact a penalty, and is not intended as a means of accumulating revenue for the railway. The shipper/consignee is allowed a reasonable period under the rules in which to unload his goods and return the car(s) of the railway for further handling with other shippers/consignees. The purpose for the demurrage rules is, we submit, to free up the company's rolling stock so that the same can be of use to others in the operation of their business. If a shipper/consignee complies with the time periods set out in the demurrage rules, no penalty is assessed.

II. Conclusions

Le tarif C.C.T.(F) 10 du *Canadian Car Demurrage Bureau* ayant été déposé auprès de la Commission aux termes du paragraphe 275(4) de la *Loi sur les chemins de fer*, il a toute la force exécutoire prévue par la loi. Les transporteurs visés par l'application du tarif sont tenus d'appliquer les conditions dudit tarif à tous les mouvements ou dans toutes les circonstances précisés dans le tarif, à moins d'une exemption prévue par la *Loi*.

L'exemption de l'application de surestaries, décrite dans l'*ordonnance n° 97881* de la Commission des transports du Canada, découle du *décret en conseil C.P. 1959-569*. Il convient de noter que le décret en conseil précité a été promulgué afin d'infirmer un jugement de la Cour suprême du Canada dans l'affaire *North West Line Elevators* et dans lequel la Cour déclarait ce qui suit:

> The Board of Transport Commissioners has no jurisdiction to compel a railway to give a service or suffer an economic detriment by reason thereof without appropriate compensation. Services given are compensable, and the Board's authority is to determine the reasonableness of compensation. Delay in loading or unloading cars involves a use of a carrier's equipment, and demurrage is properly chargeable where more than a reasonable time is taken. Hence the Board is not entitled to deny imposition by the railways of demurrage regardless of reasonableness or other circumstances. The failure of the railways to collect demurrage for years is not fatal to their right to impose reasonable charges.

Le *décret du conseil* (copie à l'annexe A de la présente) stipule que l'exemption ne s'applique qu'au "grain" et au déchargement du "grain". En outre, les sections du tarif C.T.C. 10 du *Canadian Car Demurrage Bureau* (article 1240), visées par la suspension décrétée dans l'ordonnance et le décret susmentionnés, n'ont trait qu'au déchargement du grain.

En résumé, les criblures ne sont ni plus ni moins que des résidus de la séparation du grain,

II Findings

Canadian Car Demurrage Bureau Tariff C.T.C.(F) 10 is a tariff filed with the Commission pursuant to the provisions of section 275(4) of the *Railway Act* and as such has all the due force and effect as is implied by law. Carriers participating in its application are required to apply its conditions equally to all movements or circumstances as set out in its provisions, except where statutory relief overrides such provisions.

The exemption from demurrage provided by the Board of Transport Commissioners *Order 97881* stems directly from *Order in Council P.C. 1959-569*. It should be noted that this *Order in Council* was issued to set aside a ruling of the Supreme Court of Canada in the "*North West Line Elevators Case*" in which the Supreme Court of Canada stated as follows:

> The Board of Transport Commissioners has no jurisdiction to compel a railway to give a service or suffer an economic detriment by reason thereof without appropriate compensation. Services given are compensable, and the Board's authority is to determine the reasonableness of compensation. Delay in loading or unloading cars involves a use of a carrier's equipment, and demurrage is properly chargeable where more than a reasonable time is taken. Hence the Board is not entitled to deny imposition by the railways of demurrage regardless of reasonableness or other circumstances. The failure of the railways to collect demurrage for years is not fatal to their right to impose reasonable charges.

When reference is made to the specific direction contained in the *Order in Council* (a facsimile of which is attached to this Decision as Appendix 'A'), it will be found that the exemption provided relates solely to "grain" and the unloading of "grain". In addition, the portions of Canadian Car Demurrage Bureau Tariff C.T.C. 10, currently under suspension pursuant to the foregoing Orders, as set out in item 1240 of that tariff relate solely to the unloading of "grain".

Therefore, as "screenings" are essentially "dockage" and constitute foreign matter separa-

effectuée conformément à des normes de qualité et ce, en vue du calibrage du grain; elles ne sont ni classées ni désignées comme grain dans la *Loi sur les grains du Canada* ni dans un tarif ferroviaire visant le transport ou la manutention du grain et de produits céréaliers et le Comité n'a pas l'autorité nécessaire afin d'étendre l'application, bien déterminée, du *décret du conseil C.P. 1959-569*. Nous en avons donc conclu que le transport de toute forme de criblures de grain destinées aux marchés d'exportation est assujetti aux dispositions relatives aux surestaries à l'exportation énoncées à l'article 2 du tarif C.T.C. n° 10 du *Canadian Car Demurrage Bureau*. En outre, le transport susmentionné ne peut faire l'objet d'une exemption, tel qu'il est prescrit à l'article 2010(d) dudit tarif ou dans l'*ordonnance 97881* de la C.C.T. de 12 mai 1959.

Force nous est de supposer que si le gouverneur en conseil avait voulu inclure dans son décret les produits céréaliers ou tout autre produit en vrac manutentionnés aux élévateurs terminus de l'ouest du Canada, il l'aurait indiqué dans le libellé. Enfin, le gouverneur en conseil est habilité à clarifier et même à modifier son décret, à en préciser le contenu ou à assurer l'atteinte des objectifs prévus au moment de la promulgation.

ted from a parcel of grain to meet certain quality standards set for the grading of such grain and whereas "screenings" in any form are not classified or designated as "grain" by any definition set out in either the *Canada Grain Act* or any railway tariff associated with the movement or handling of grain and grain products and whereas the Committee has no authority to expand on the provisions of *Order in Council P.C. 1959-569*, which is specific in its application, it has concluded that export movements of screenings, in any form, are subject to export demurrage provisions as set out in section 2 of the Canadian Car Demurrage Bureau Tariff C.T.C. No. 10 and cannot be deemed to fall under the exemption provisions as set out in Item 2010(d) of the said tariff or as provided by *Order No. 97881* of the C.T.C. dated May 12, 1959.

It must be assumed that had the Governor in Council intended the import of its order to apply on grain products or other bulk commodities handled through terminal elevators in Western Canada, it would have so indicated in the wording it used in its order. Again, it must be observed that there is power in Governor in Council to clarify and otherwise amend its order, to resolve its meaning or to ensure the achievement of purposes otherwise intended when it was issued.

ANNEXE "B" - APPENDIX "B"

(N.D.L.R.: Cette Annexe apparaît en anglais seulement dans la version originale.)

The Board of Transport Commissioners for Canada

Upon consideration of the said *Orders* of the Board, Supplements No. 5, No. 6 and No. 7 to The Canadian Car Demurrage Bureau's Tariff C.T.C. No. 5, *Order in Council P.C. 1959-569*, dated May 7, 1959 and the direction in the said *Order in Council* to the Board to suspend tariffs based upon the said *Order No. 94426*. It is hereby ordered as follows:

1. Supplement No. 5 to the Canadian Car Demurrage Bureau's Tariff C.T.C. No. 5, restored by the said Supplement No. 7, is suspended.

2. The Canadian Car Demurrage Rules and the Rules and Charges published in The Canadian Car Demurrage Bureau's Tariff C.T.C. No. 5, as amended by Supplements No. 2, No. 3 and No. 4 thereto, are suspended in respect only of the unloading of grain consigned to public and semi-public terminal elevators at Port Arthur or Fort William, Ontario, or in the portion of Canada west of Port Arthur and Fort William, Ontario.

ANNEXE "C" - APPENDIX "C"

(N.D.L.R.: Cette Annexe apparaît en anglais seulement dans la version originale.)

P.C. 1959-569

Privy Council

Canada

At the Government House at Ottawa

Thursday, the 7th day of May, 1959

Present:

His Excellency

The Governor General in Council

Whereas the Board of Transport Commissioners for Canada, by *Order No. 94426*, dated May 27th, 1958, as varied by *Order No. 94888*, dated July 14th, 1958, and *Order No. 97434*, dated March 25th, 1959, amended the Canadian Car Demurrage Rules set forth in *General Order No. 201* of said Board, dated August 1st, 1917, to provide for demurrage charges on box cars loaded with grain consigned to terminal elevators in Western Canada and at the Lakehead;

And whereas representations have been made by the Saskatchewan and Manitoba Wheat Pools, the Line Elevators and Farm Union Organizations, that the Railways request for imposition of the said demurrage charges was not for the purpose of increasing revenues but rather to expedite the unloading of box cars; that the imposition of demurrage charges will not expedite the handling of such cares as delays in unloading are the result of the practical impossibility of co-ordinating the loading of cars at country points in relation to the overall grain movements consigned to terminal elevators; and that such demurrage charges will be unavoidable in the existing situation and will result in increased costs of marketing with a consequent decrease in the amount of the payments received by farmers;

Therefore, His Excellency the Governor in Council, pursuant to subsection (1) of section 53 of the *Railway Act*, is pleased hereby to suspend said *Order No. 94426* of the Board of Transport Commissioners for Canada, dated May 27th, 1958, pending further consideration of the matter and to direct the Board of Transport Commissioners for Canada to suspend the tariffs based thereon.

INDEX

Page

ACQUISITION

Proposition d'acquisition d'un intérêt dans les affaires d'une compagnie de camionnage. 45

COMITÉ DE RÉVISION

Rétablissement des taux d'aiguillage commun - Interprétation des termes "toutes" et "compagnies" au paragraphe 265(1) de la Loi sur les chemins de fer - Obligations des compagnies ferroviaires - Compétence de la Commission. 347

Transport par chemin de fer - Interprétation des termes "grain", "criblures" et "déchet" à l'article 2 de la Loi sur les grains du Canada - Surestaries à l'exportation. 363

COMPÉTENCE

Compétence de la Commission canadienne des transports en matière de chemins de fer et de camionnage. 77

Rôle de la Commission canadienne des transports en égard à l'agrément d'une demande relative au déplacement de lignes de chemin de fer aux termes de la Partie I de la Loi sur le déplacement des linges et sur les croisements de chemin de fer. 170

Compétence du Comité des transports par chemin de fer à statuer sur des requêtes bien présentées en vertu du paragraphe 265(7) de la Loi sur les chemins de fer. 347

CONCURRENCE

Si les transferts proposés restreindraient indûment la concurrence. 3

Si le transfert proposé restreindrait indûment la concurrence. 45

INTÉRÊT PUBLIC

Si l'exploitation des services aériens commerciaux proposés répond à la commodité et la nécessité présentes et futures du public. 3

Requête présentée en vue de supprimer un service de trains de voyageurs malgré des ordonnances à l'effet contraire dans l'intérêt public. 205

Le tarif voyageurs minimal de $4.00 de VIA Rail nuit-il à l'intérêt public? 249

Sécurité du public face à certains risques d'accidents ferroviaires relativement au transport de matières dangereuses sans toutefois négliger les intérêts économiques des compagnies ferroviaires. 269

INTERPRÉTATION

Interprétation des termes apparaissant à un permis de camionnage. 61

Interprétation des termes "toutes" et "compagnies" au paragraphe 265(1) de la Loi sur les chemins de fer. 347

Interprétation des termes "grains", "criblures" et "déchet" à l'article 2 de la Loi sur les grains du Canada. 363

PROCÉDURE

Le Comité des transports par chemin de fer a émis une ordonnance de justification sur la sécurité ferroviaire relativement au transport des marchandises dangereuses. 269

SUBVENTION

Versement de subventions accordé en vertu du Règlement sur les subventions au transport de marchandises dans la Région atlantique eu égard à certains mouvements de marchandises. 61

Détermination et recommandation des subventions afférentes au déplacement de lignes de chemin de fer. 170

TARIF

Requête en autorisation d'en appeler d'un tarif voyageurs minimal de VIA Rail conformément à l'article 281 de la Loi sur les chemins de fer. 249

TRANSPORT AÉRIEN

Services aériens commerciaux entre points déterminés - Commodité et nécessité présentes et futures du public - Proposition de transfert - Enquête pour déterminer si les acquisitions proposées restreindront indûment la concurrence ou porteront autrement préjudice à l'intérêt public - Fusion. 3

TRANSPORT PAR CHEMIN DE FER

Service de messagerie - Retrait d'itinéraires routiers intraprovinciaux - Entreprises intermédiaires de camionnage indépendante - Pertes - Camionnage privé - Service de train omnibus express - Compétence de la Commission - Obligation de fournir des installations suffisantes et convenables. 77

Déplacement de lignes de chemin de fer - Rôle de la Commission - Conditions - Subventions. 170

Service de trains de voyageurs - Interruption pour des raisons économiques - Intérêt public - Service temporaire amélioré. 205

Tarif voyageurs minimal - Intérêt public - Service ferroviaire interurbain de courte et longue distance. 249

Transport de marchandises dangereuses par chemin de fer - Sécurité ferroviaire - Protection du public - Intérêts économiques des compagnies ferroviaires. 269

TRANSPORT PAR VÉHICULE À MOTEUR

Proposition de transfert - Enquête pour déterminer si l'acquisition proposée restreindra indûment la concurrence ou portera autrement préjudice à l'intérêt public. 45

Subventions - Transport de marchandises par camion - Interprétation du permis de camionnage. 61

INDEX

Page

ACQUISITION

Proposed acquisition of an interest in the business of a trucking company. 45

AIR TRANSPORT

Specific point commercial air services - Present and future public convenience and necessity - Proposal for transfer - Inquiry to determine whether the proposed acquisitions will unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public - Merger. 3

COMPETITION

Whether the proposed transfers would unduly restrict competition. 3

Whether the proposed transfer would unduly restrict competition. 45

FARE

Application for leave to appeal the revision of VIA Rail minimum passenger fare pursuant to section 281 of the Railway Act. 249

INTERPRETATION

Interpretation of a trucking permit. 61

Interpretation of the words "all" and "companies" under section 265(1) of the Railway Act. 347

Interpretation of the terms "grains", "screenings" and "dockage" under section 2 of the Canada Grain Act. 363

JURISDICTION

The Canadian Transport Commission's jurisdiction over railways and trucking. 77

The Canadian Transport Commission's role with regards to the granting of an application for the relocation of the railway lines pursuant to Part I of the Railway Relocation and Crossing Act (R.R.C.A.). 170

Jurisdiction of the Railway Transport Committee to entertain properly framed applications for relief under section 265(7) of the Railway Act. 347

MOTOR VEHICLE TRANSPORT

Proposal for transfer - Inquiry to determine whether the proposed acquisition will unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest. 45

Subsidies - Transportation of goods by truck - Interpretation of trucker's permit. 61

PROCEDURE

The Railway Transport Committee issued a Show Cause Order on railway safety for the transportation of dangerous commodities. 269

PUBLIC INTEREST

Whether the proposed commercial air services would be required by the present and future public convenience and necessity. 3

Whether the proposed transfers would be prejudicial to the public interest. 3

Whether the proposed transfer would be prejudicial to the public interest. 45

Application to discontinue a passenger-train service even though orders prescribing the continuance in the public interest were issued. 205

Whether VIA Rail's $4.00 minimum passenger fare is prejudicial to the public interest. 249

Consideration of public safety measures from some risks of railway accidents with respect to the transportation of dangerous commodities without affecting the economic health of the railways. 269

RAILWAY TRANSPORT

Express traffic - Withdrawal of intraprovincial highway routes - Independently-owned interline trucking firms - Losses - Private trucking - Wayfreight train express service - Jurisdiction of the Commission - Obligation to furnish adequate and suitable accommodation. 77

Relocation of railway lines - Role of the Commission - Conditions - Grants. 170

Passenger-train service - Discontinuance for economic reasons - Public interest - Improved provisional services. 205

Minimum passenger fare - Public interest - Intercity train service to passengers travelling short and long distances. 249

Transport of dangerous commodities by railway - Railway safety - Public safety - Economic health of the railways. 269

REVIEW COMMITTEE

Restoration of special interswitching rates - Interpretation of the words "all" and "companies" under section 265(1) of the Railway Act - Obligation on all railway companies. 347

Railway transport - Interpretation of the terms "grain", "screenings" and "dockage" under section 2 of the Canada Grain Act - Export demurrage provisions. 363

SUBSIDY

Payment of subsidies authorized by the Atlantic Region Freight Assistance Regulations concerning certain movements of goods. 61

Determination and recommendation of railway relocation grants. 170